LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 5

MAGGIO 1939 - XVII E. F.

LLOYD TRIESTINO

Asia
Africa
Australia

SERVIZI PER
L'IMPERO

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA AL SERVIZIO DELL'IMPERO

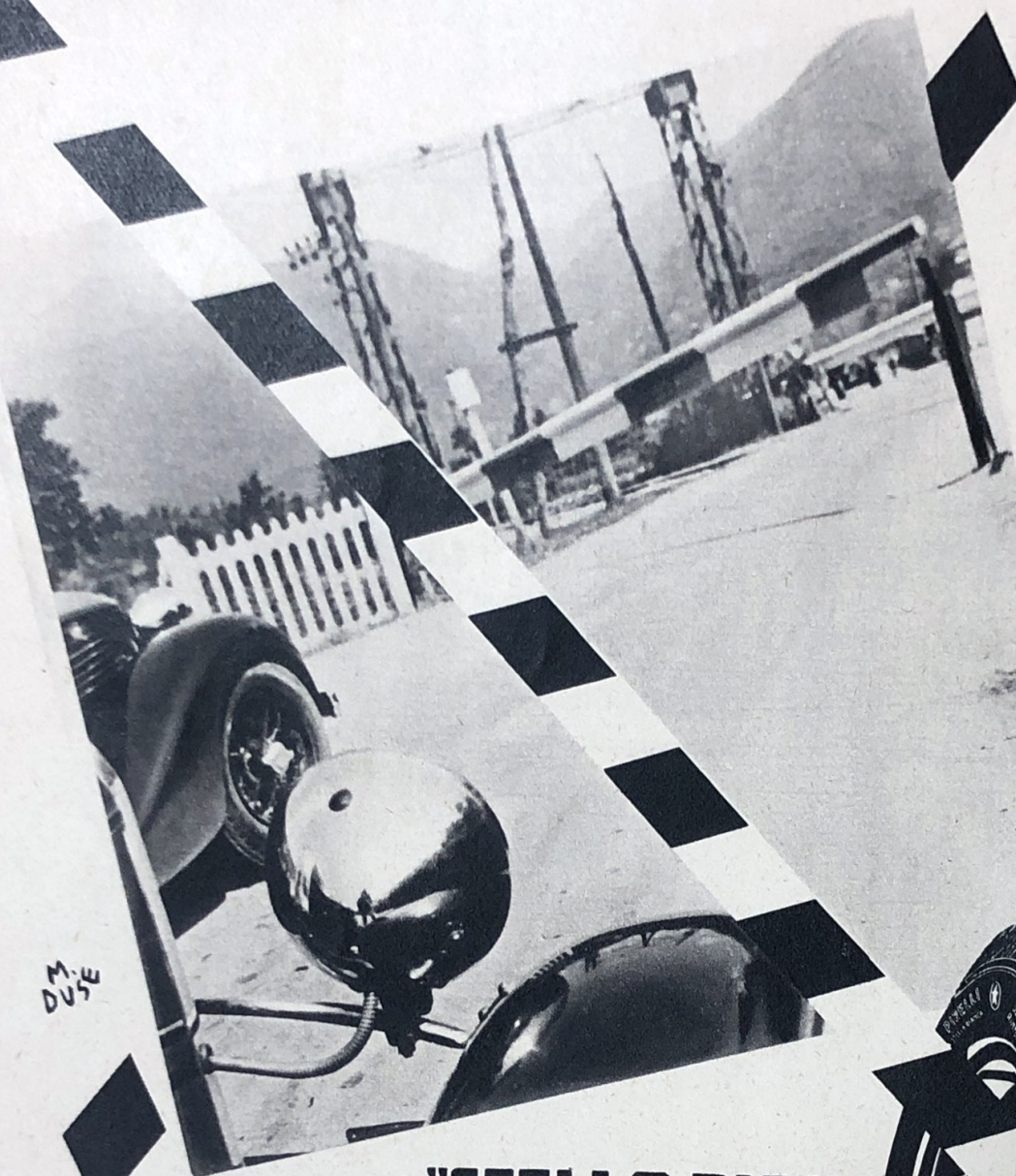
ANNO XLV
1939-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 5
MAGGIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

TURISMO

LA VIA IMPERIALE

Nascita della superba arteria che congiungerà l'Urbe al suo mare

Chi dal centro del piazzale del Circo Massimo, dove ora è allestita la superba Mostra del Minerale, spinga lo sguardo oltre l'obelisco di Axum, o si rechi all'ombra dei verdi pini secolari che salgono a Santa Balbina ed all'Aventino, accanto alle antiche mura, avrà il senso di un incalzante fremito nuovo di operosità. Un panorama moderno si affaccia, incuneandosi prepotente nel quadro dei vetusti relitti: lo formano decine e decine di compressori, mucchi oscuri di pietrame siliceo, pronto a formare massicciate, banchi di pietrisco, di ghiaia, ecc.

Sta per nascere una nuova grandiosa strada attraverso a quel che è ancora campagna o sobborgo, per congiungere Roma fascista al suo mare.

La volontà del Duce di fare del Lido di Ostia un settore intrinseco della Capitale ha trovato un modo di tradursi più rapidamente in realtà nei lavori predisposti per l'*E 42*. La nuova zona in cui sta sorgendo il centro che, dopo l'effimera vita dell'Esposizione, rimarrà, diventando un nuovo rione dell'Urbe, implica tutta una serie di problemi, primo tra tutti quello delle comunicazioni: e siccome dalla zona delle Tre Fontane al Lido, la via non è lunga, si è pensato ottimamente – già che si stava lavorando – di spingere la strada fino al mare, donando così all'Italia un'arteria degna dell'antica Roma.

Ecco come la necessità di dare alla grande Mostra comunicazioni rapide col centro si è potuta conciliare con l'attuazione del grande programma mussoliniano di portare Roma al mare. La creazione della Via Imperiale va, quindi, intesa come una vera vittoria ed una meta raggiunta nella millenaria storia di Roma.

In questi giorni, come dicevamo, si sta lavorando attivamente per la sistemazione del primo tratto della strada, il quale corre per circa due chilometri oltre la zona in cui si sta costruendo la sede del Ministero dell'Africa Italiana, arrivando alle mura Aureliane.

Sono trascorsi soltanto sette mesi dall'inizio dei lavori, e già il risultato dell'opera intrapresa è evidentissimo: già si intravedono, a fianco della strada ormai tracciata, le trasversali e i piazzali che circonderanno i progettati edifici.

Una passeggiata in questi inizi di primavera può darci un'idea della grandiosità che l'opera stessa deve assumere.

Suo punto di partenza è il piazzale dell'Impero, davanti al sorgente edificio ministeriale: alla sua imboccatura sarà, come dicevamo, l'obelisco che segna una delle ultime conquiste della marcia imperiale. A destra di chi guardi in direzione della via, ecco la superba mole delle Terme di Caracalla: tra la fulva muraglia che si

IMPONENTI LAVORI DI STERRO FRA LE MURA ARDEATINE E LE TERME DI CARACALLA. (*Fot. Ciampi*)

L'IMBOCCO DELLA VIA IMPERIALE. (*Fot. Ciampi*)

LE GRANDI OPERE PER LE FOGNATURE. (*Fot. Ciampi*)

I FORNICI CHE SARANNO APERTI NELLE MURA AURELIANE PER L'ATTRAVERSAMENTO DELLA VIA IMPERIALE. *(Arch. fot. C.T.I.)*

ricorrere – come dobbiamo far noi – a demolizioni che alterino i lineamenti della città.

Possiamo affermare con tranquilla certezza che la nuova arteria potrà tecnicamente gareggiare con le principali strade europee. Per i primi tre chilometri, la ditta appaltatrice dei lavori per conto del Governatorato calcola il fabbisogno di una massicciata di 200.000 mc. di pietra ed una rimozione di oltre 300.000 mc. di terra. Il primo tronco, che richiederà un complesso di 40 milioni di ore lavorative, sarà ultimato entro il prossimo anno.

Questo nelle previsioni: ma se noi guardiamo quanto è già stato fatto, abbiamo subito l'idea che la prima parte del lavoro possa essere completata ancor prima del termine previsto.

prolunga, in un gioco di speroni e di bastioni, ed i cipressi vicini, in mezzo a un imponente scenario, si svolge il rettilineo iniziale.

Dalla piazza dell'Impero partirà pure la via Panoramica, larga oltre venti metri, e dopo un semicerchio di quasi due chilometri confluirà di nuovo nell'arteria imperiale, a circa un chilometro dalle mura. La Via Imperiale avrà una lunghezza di ventisei chilometri in rettifili ed ampie curve: la sua larghezza, di cinquantadue metri, ne occuperà otto per due marciapiedi laterali, sedici per il traffico lento dei filobus, otto per i ciclisti e venti metri, nel centro, per il movimento più rapido delle automobili.

Le varie zone del traffico saranno delimitate da quattro file di grandi cipressi, che daranno solennità alla modernissima strada in cui di tutte le esigenze del traffico si terrà perfettamente conto, sia dal lato tecnico, oltre che artistico.

Ai margini della via ci saranno due zone di rispetto, ciascuna larga venticinque metri, da adibire a parco. È da notare che queste zone hanno un loro previggente scopo, poiché, portando virtualmente la larghezza della via a centodue metri, permetteranno in avvenire eventuali allargamenti della strada, secondo nuove esigenze che il progresso potrebbe imporre.

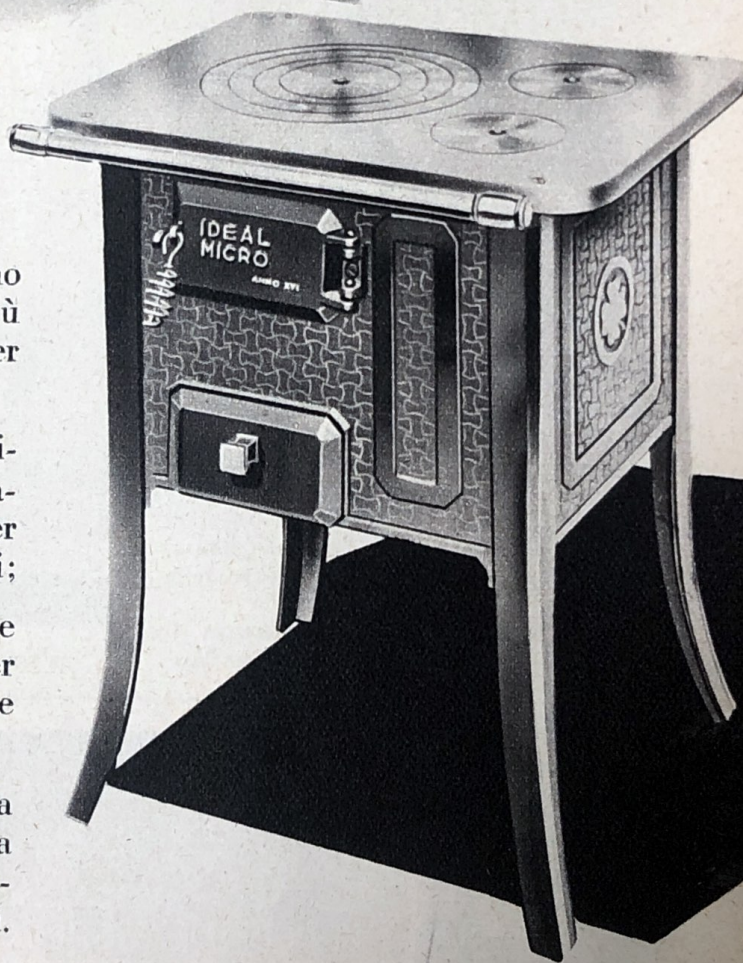
Per la prima volta dunque si costruisce una strada non solo pensando al presente e all'immediato avvenire. Si guarda più lontano, si lavora in modo che, tra qualche secolo, coloro che si troveranno nella necessità di ampliare la via, lo possano fare senza

SI TAGLIANO LE DUNE NELLA PINETA DI CASTEL FUSANO PER LO SBOCCO AL MARE DELLA VIA IMPERIALE. *(Fot. Ciampi)*

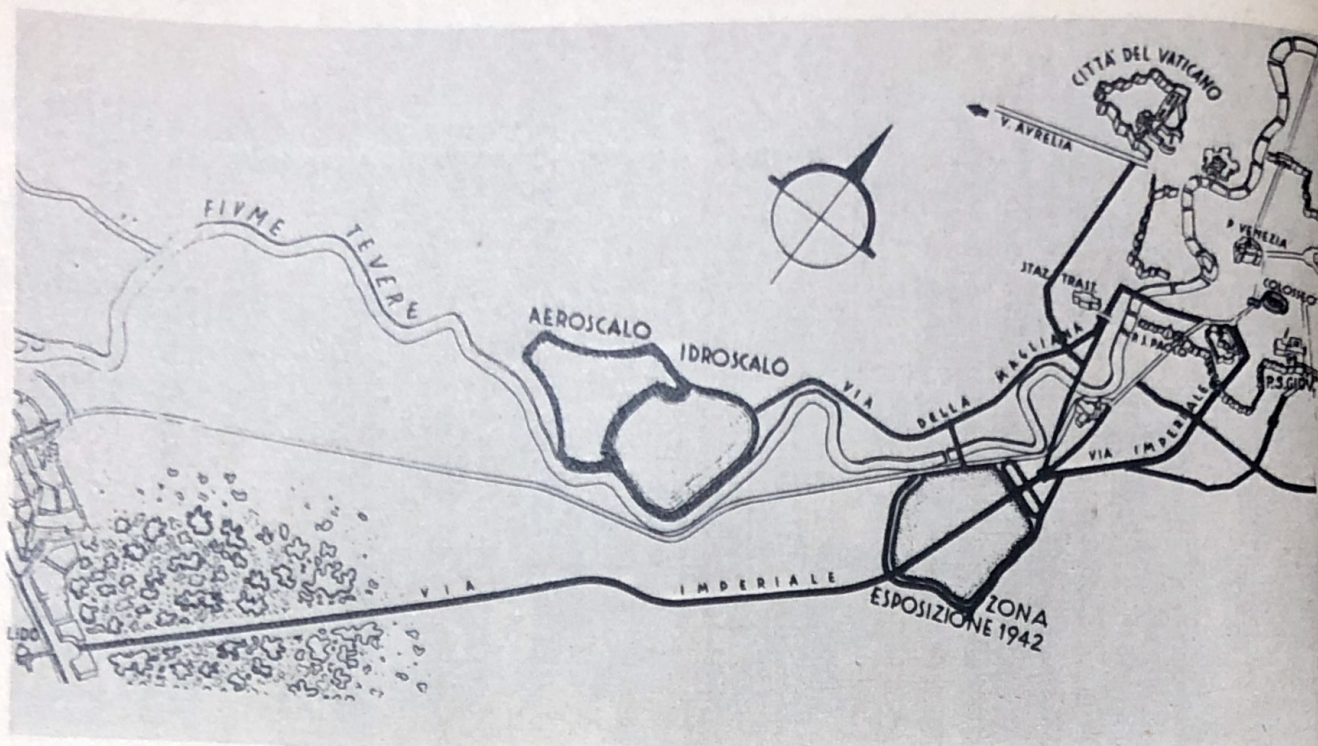
L'impiantino autonomo col nuovissimo fornello *"Ideal Micro"* è il più pratico sistema di riscaldamento per alloggi minimi.

"Ideal Micro" è Caldaia: perchè alimenta perfettamente uno o due radiatori, e un serbatoio a serpentina per l'acqua calda per doccia e servizi;

"Ideal Micro" è Stufa: perchè il calore che irradia è più che sufficiente per riscaldare il locale di cucina nel quale è installato;

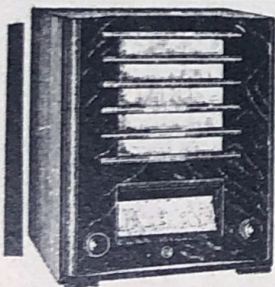
"Ideal Micro" è Cucina: perchè sia con carbone, sia con legna, consente la rapida cottura delle vivande disponendo di tre fuochi con cerchi regolabili.

Gratis a richiesta si danno opuscoli e illustrazioni varie

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Postale 930 - MILANO - Telefono N. 286-805

Proseguendo oltre il rettilineo iniziale, la strada sboccherà, a poca distanza delle mura, in un grande piazzale, che avrà al centro la vecchia Chiesa di Santa Balbina. Un tratto di cinquecento metri oltre la Chiesa è già in lavorazione e si presenta particolarmente interessante, non solo sotto l'aspetto tecnico-stradale, ma anche per il valore archeologico del sottosuolo.

Per aprire la strada qui, come nei punti più vicini al piazzale dell'Impero, si sono dovute demolire alcune casupole e scavare in mezzo ad orti e appezzamenti, talora fin oltre i cinque metri di profondità. Ora, nel procedere a questi lavori, i picconi degli operai hanno incontrato più volte vestigia marmoree e son venuti in luce avanzi archeologici sul cui valore gli studiosi stanno discutendo in questi giorni nel Museo delle Terme.

Fin dai primi accenni all'esistenza di questi cimeli, la Sovraintendenza ai Mo-

LE TERME DI CARACALLA, SUPERBO SCENARIO ALLA VIA IMPERIALE.

numenti ha inviato sul luogo speciali incaricati sotto la cui sorveglianza i lavori procedono con prudente attenzione, resa necessaria dalla possibilità di cospicui ritrovamenti.

Ciò che finora ha destato il maggior interesse ed una certa curiosità in mezzo a questi scavi è una necropoli abbandonata dell'età Flavia, del periodo, cioè, che va dal sec. I al III dopo Cristo. Secondo gli archeologi, la necropoli, che è apparsa a fianco della vecchia via Ardeatina, era forse riservata agli schiavi ed ai liberti: anzi, data la vicinanza del circo Massimo, non è da escludersi che fosse un vero cimitero di aurighi e di gladiatori.

La necropoli, a colombari e a sepolcreti con pitture e stucchi, racchiude nel suo recinto anche una serie di urne cinerarie vuote, quasi tutte decorate a fiori. È stato assodato trattarsi di materiale dell'epoca di Traiano. È pure accertato che, al disotto degli strati già rimessi in luce, se ne trovano altri con avanzi di necropoli abbandonate precedentemente.

Continuando nel suo percorso, la Via Imperiale si avvicina sempre più alle mura Aureliane, sotto cui passerà attraverso quattro grandi fornici, del diametro, ciascuno, di m. 1,25.

Nel nastro murario che va da porta Pinciana alla piramide Cestia, all'altezza del bastione di Antonio da Sangallo, si sta già perforando, con martelli pneumatici, la spessa muratura, oltre la quale siamo in aperta campagna, con qua e là qualche vecchio casolare pieno di colore: attorno, pini e arbusti, qualche orto, due o tre giardini. La strada passerà di qui e prima di raggiungere il mare attraverserà le verdi zone di Castel Porziano e di Castel Fusano.

In questi giorni, altre ditte specializzate iniziano, oltre le mura, lavori di maggior mole, che riserberanno nuove sorprese. Monumenti antichi, documenti della civiltà romana riaffioreranno senza dubbio: allineati ai margini della superba nuova arteria, collegheranno nei secoli i segni di gloria e di grandezza di due Imperi.

VITTORE QUERÈL

Il problema dell'ospitalità a Roma, in occasione della E. 42.

Il problema dell'ospitalità a Roma in occasione dell'E. 42 va assumendo le proporzioni di un problema nazionale. Si tratta non soltanto di fronteggiare le necessità che saranno determinate dalla grande manifestazione, ma anche di provvedervi in modo tale che gli organismi di nuova creazione rappresentino la miglior attrezzatura alberghiera permanente dell'Urbe, anche ad Esposizione finita. Questa necessità impone un attento studio dell'attuale situazione alberghiera e del prevedibile sviluppo dell'Urbe nei prossimi tempi.

Fra gli studi sull'argomento, i quali tutti hanno il pregio dell'attualità di fronte all'urgenza delle decisioni che si impongono, meritano un particolare cenno quelli pubblicati nei numeri di maggio-giugno 1938 e marzo-aprile 1939 della nostra rivista « L'Albergo in Italia » dall'ing. V. Civico e dall'arch. G. B. Trotta, nonché lo studio dell'arch. P. Masera, pubblicato nel numero di febbraio 1939 della rivista *Domus*. Risulta da questi studi che la presente attrezzatura dell'Urbe consiste in 89 alberghi, con 6868 camere e 10.143 letti, cui si aggiungono 110 pensioni e locande, con 2170 camere e 3269 letti; in totale, 9000 camere e 13.500 letti circa. A questa disponibilità, diligentemente rilevata nello studio

Civico-Trotta, l'arch. Masera aggiunge 10.000 letti disponibili in camere ammobiliate private. Questa cifra va però sottoposta alle più caute riserve, poiché trattasi di locali ordinariamente occupati da una parte della popolazione stabile, che vive appunto in camere ammobiliate, e sui quali non si potrà assolutamente contare per ospitare i visitatori dell'E. 42. Restano, quindi, i 15 mila letti attuali, di fronte ad una affluenza media prevista di 40.000-50.000 visitatori giornalieri, con punte che raggiungeranno anche i 100 mila. La deficienza è così grande, che per colmarla dovranno essere escogitate le più ardite iniziative da studiarsi senza ulteriore ritardo. Tanto più che Roma non potrà offrire ospitalità a' suoi visitatori nei centri vicini, come, ad es., si potè fare a Parigi in occasione dell'Esposizione internazionale del 1937, che si calcola abbia richiamato una affluenza di 15 milioni di visitatori, i quali, nelle giornate di punta, poterono essere ospitati non solo nella Capitale, ma anche nei suoi popolosi dintorni. Anche Milano, che dal punto di vista alberghiero è nettamente inferiore a Roma, ove si trovasse in presenza di un avvenimento di tanta importanza, troverebbe aiuto nella esistenza di notevoli centri urbani da cui è circondata entro un raggio massimo di 80 km., quali Monza, Bergamo, Piacenza, Pavia, Cremona, Como, Novara, Varese, ecc.

Roma dovrà, invece, proporsi e risolvere il grave problema di provvedere all'ospitalità di imponenti masse di forestieri con mezzi propri, distinti in impianti di carattere permanente e in altri di carattere occasionale e transitorio. Ai primi sono specialmente dedicati gli studi Civico-Trotta, i quali respingono decisamente l'idea di disseminare gli edifici di nuova costruzione nei vari quartieri della città, senza un piano organico ben prestabilito. Gli alberghi attuali potranno bensì essere ampliati, ma la nuova organizzazione alberghiera dovrà sorgere in una zona determinata, corrispondente alla direttrice del previsto sviluppo della città verso il mare. La nuova zona alberghiera andrà, quindi, ubicata nella fascia di territorio che si stende fra Piazza Venezia e l'E. 42, fra la Via Ostiense e la Via Imperiale, lungo l'asse destinato a diventare il nuovo centro dell'Urbe. In questa zona dovrebbero sorgere i nuovi alberghi, con una capacità complessiva di almeno 5000 letti, concorrendo così allo sviluppo della nuova edilizia cittadina con un complesso di costruzioni destinate a coprire una superficie di 16 mila mq. Ma più di così, nel campo delle costruzioni stabili, non si potrà fare, perché, ad Esposizione finita, sorgerebbe il problema della eliminazione degli alberghi eccedenti l'ordinario fabbisogno della città. Lo studio Civico-Trotta esamina anche la possibilità di adattare, per l'occasione, ad alberghi alcuni edifici che poi potrebbero essere adibiti ad uso di scuole, caserme, uffici pubblici, ecc. Ma va detto, in proposito, che l'edilizia moderna si è venuta così nettamente differenziando, nei suoi caratteri funzionali, che tutti gli adattamenti previsti non riuscirebbero in pratica né economici né convenienti.

Le più geniali soluzioni di una ospitalità provvisoria sono prospettate invece dall'arch. Masera, nel suo articolo pubblicato su *Domus*. Trattasi di un piano concepito dapprima come un ripiego, reso necessario dalla difficile situazione, ma che si manifesta ben presto come una genialissima organizzazione ricettiva molto attraente e ricca di elementi di successo. Secondo questo genialissimo piano, la

situazione verrebbe fronteggiata con tre provvedimenti:

1° Costruzione nelle vicinanze della Esposizione, o negli immediati dintorni di Roma (comunque, fuori dai centri abitati), di molti minori centri alberghieri, con impianti di carattere transitorio.

2° Sistemazione fuori città di zone per campeggi automobilistici, sull'esempio di Meina nel 1938; zone di grande bellezza panoramica, in località scelte fra le più salubri e ricche d'ombra, bellissime di natura e tali da costituire esse stesse singolari punti di attrazione.

3° Sistemazione fuori città di grandi campi attendati, in località salubri e sempre molto attraenti per naturale vaghezza.

Le considerazioni con le quali il Masera giustifica e illustra il suo programma hanno una efficacia di convinzione che non ammette interpretazioni riassuntive. Basta pensare che la dimora in edifici provvisori nelle zone archeologiche di suggestiva bellezza che circondano l'Urbe costituisce per sé un'attrattiva e una ragione di preferenza. Si presta a ciò anche il clima della città, particolarmente mite, ed un altro cospicuo elemento in favore è il costo delle opere necessarie, il quale riuscirebbe assai inferiore a quello richiesto da costruzioni stabili. Per le costruzioni temporanee, con rivestimento interno ed esterno di materiali isolanti intonacati, è calcolata una spesa variante fra le 200 e le 250 lire al mq. di area coperta, quattro volte inferiore, cioè, al costo di una costruzione alberghiera stabile. E si tratta di materiale facilmente recuperabile per lavori edilizi in zone di bonifica o di colonizzazione, in Italia o nei territori dell'Impero o della Libia. Anche il mobilio verrebbe ridotto all'essenziale, con economia d'impianto e di spazio: camerette ad un letto, a due letti sovrapposti, a quattro letti sovrapposti a due a due, una sedia e un tavolino; l'arredamento residuo fisso nelle pareti.

Per la seconda soluzione prevista, quella dei campeggi automobilistici, si richiama l'esperimento compiuto lo scorso anno a Meina, dove 350 macchine con rimorchietto e un migliaio di persone convennero per 15 giorni da 14 Nazioni. Il campeggio dovrà essere predisposto mediante impianti per la distribuzione della corrente elettrica, dell'acqua corrente (lavatoi e docce), servizi igienici, spacci di vivande e di articoli diversi.

La terza soluzione – come s'è detto – comprende i grandi campeggi attendati, i campeggi per il popolo. È una soluzione che interessa specialmente la gioventù, la quale preferirà certo il soggiorno sotto la tenda alla vita d'albergo. La prova di questi campeggi è stata fatta con successo dalle organizzazioni dopolavoristiche, dalla GIL, dal GUF e da molti sodalizi turistico-sportivi. Come località adatte, sono designate le vicinanze del Lido di Roma e quelle della Farnesina, che si prestano particolarmente ad una sistemazione con attendamenti militari.

Si tratta, dunque, di iniziative già note e favorevolmente sperimentate, sulle quali si può, quindi, fare un sicuro assegnamento. Qualche riserva sarà inevitabile in quanto concerne la costruzione delle dimore provvisorie costituite da casette smontabili, come quelle che oramai esposizioni e fiere hanno mostrato al pubblico tante volte. La tecnica industriale e le risorse dell'architettura moderna hanno risolto da tempo, in modo perfetto, i problemi inerenti a questi particolari tipi di abitazione. Basterà

che, per questo caso specifico, si giunga a ideare uno schema di abitazione in cui si concilino le esigenze tecniche col costo del materiale. La Triennale di Milano del 1940 potrebbe presentare un primo saggio di queste casette-albergo, appositamente studiate per l'E. 42.

I due studi Civico-Trotta e Masera non si oppongono, dunque, in nessuna parte, ma si integrano a vicenda, concorrendo ambedue efficacemente a risolvere, o almeno ad avviare alla soluzione, l'imponente problema di ospitare i milioni di visitatori che affluiranno a Roma per visitare la grande Esposizione mondiale del 1942.

Il Dopolavoro Provinciale di Genova per le segnalazioni in montagna.

L'esempio di una lodevole iniziativa intesa a promuovere l'escursionismo nelle montagne circostanti è stato offerto dal Dopolavoro provinciale di Genova. Trattasi di un programma per la segnalazione integrale dei sentieri e delle mulattiere che percorrono le montagne della provincia. Il programma, elaborato da un Comitato organizzativo e tecnico del Dopolavoro provinciale di Genova per le « Segnalazioni in montagna », è stato già in gran parte attuato, grazie alla collaborazione di tutti i Dopolavoro, delle Sezioni escursionistiche e delle Pro-Loco della provincia. Comprende 145 itinerari, di cui 122 già segnalati: a volerne percorrere uno ogni domenica, ci sarebbe da cambiar meta per quasi tre anni, rinnovando il ciclo dopo tale scadenza e sempre con l'attrattiva della novità. Per riuscire nell'intento, il Comitato ha diviso il territorio in 6 zone:

1ª zona, compresa fra il Giovo del Sassello e il Passo del Turchino: 25 itinerari sui gruppi dei monti Beigua, Argentea, Reixa, Dente e Pavaglione;

2ª zona, compresa fra il Passo del Turchino e il Passo dei Giovi: 26 itinerari sui gruppi dei monti Pracaban, Tobbio, Figne, Porale;

3ª zona, compresa fra il Passo dei Giovi e il Passo della Scoffera: 30 itinerari sui gruppi dei monti Alpe, Bano, Candelozzo, Fasce, Manico del Lume;

4ª zona, compresa fra il Passo della Scoffera e la Madonna della Neve: 24 itinerari sui gruppi dei monti Lavagnola, Caucaso, Ramaceto, Oramara, ecc.;

5ª zona, compresa fra la Madonna della Neve e il Passo del Bocco: 18 itinerari sui gruppi dei monti Maggiorasca, Penna, Ajona, ecc.;

6ª zona, compresa fra la Valle Scrivia e la Val Trebbia: 22 itinerari sui gruppi dei monti Reale, Reopasso, Antola e diramazioni.

La segnalazione serve anche a distinguere i versanti dell'Appennino mediante l'adozione di tinte diverse: azzurra per la linea di displuvio, rossa per il versante tirrenico e bianca per il versante padano.

Terminate le segnalazioni in corso, il Comitato si propone anche la pubblicazione di un opuscolo contenente le monografie dei percorsi segnalati.

TURISMO NAUTICO

L'esempio di Monvalle.

Pensando che la grande maggioranza dei mortali ha pochi danari e quei pochi li tiene da conto, gli intelligenti amministratori della Associazione *Pro Loco* di Monvalle hanno realizzato una iniziativa che, se fosse seguita da un buon numero di Comuni lacuali, fluviali o marittimi, promuoverebbe una rapida diffusione del turismo nautico economico, e quindi accessibile alle grandi masse.

Perché, che cosa occorre, in fondo, per fare del turismo nautico? Denaro, ma solo quanto ne occorre per una canoa, che costa all'incirca un migliaio di lire. Gli ostacoli che anche col denaro sono difficili da rimuovere si riducono al ricovero della imbarcazione e all'assistenza al momento in cui si vuol scendere a terra.

La prima difficoltà si può anche eliminare senza spesa nel caso che si possieda una canoa smontabile, poiché è concesso di portarsela seco in ferrovia come una valigia. La concessione, già vigente sulle Ferrovie Nord Milano e sui battelli della Navigazione Lago Maggiore, è ora estesa alle Ferrovie dello Stato per interessamento del *Gruppo Italiano della Canoa* e per intervento dell'*ENIT*. Anzi, è bene che i Consoci conoscano esattamente la disposizione, in caso di eventuali contestazioni con agenti ferroviari che la ignorassero. Essa è apparsa nel Bollettino Commerciale delle FF. SS. del gennaio 1939-XVII, ed è così concepita: « *È consentito il trasporto gratuito nelle carrozze da parte dei viaggiatori di canoe smontate, anche se queste, insieme con il restante bagaglio a mano, presentino qualche lieve eccedenza sui limiti di peso e di volume stabiliti dalle disposizioni in vigore* ».

La seconda difficoltà è la più grave, perché, contrariamente a quanto vogliono farci credere i dizionari e la letteratura, è proprio quando si arriva in porto che pel modesto navigatore cominciano i guai, a meno che non esista una organizzazione creata appositamente per lui. E questo si è fatto a Monvalle, e perciò abbiamo detto che il giorno in cui l'esempio di Monvalle fosse seguito, i turisti nautici diventerebbero migliaia.

Ma che cosa è, e dove sta questo Monvalle?

Non sono domande da farsi da un nostro Consocio. Prendete l'*Annuario Generale* della C. T. I., ed a pag. 581 apprenderete che si tratta di un Comune della provincia di Varese (da cui dista 20 km.) con 941 abitanti, servito, ad un km. di distanza, dalla stazione FF. SS. di Leggiuno-Monvalle, sulla linea Novara-Luino, a 4 km. da Laveno ed a 17 da Sesto Calende. A circa un chilometro è stato creato un Lido sulla sponda lombarda del Lago Maggiore.

La strada lacuale lombarda, scendendo da Laveno a Cerro, giungeva fino a Reno; ma i lavori sono con-

tinuati ad opera del Comune di Leggiuno, e raggiungendo il ben noto suggestivo Santuario di Santa Caterina del Sasso, percorre tutta la cresta del monte per scendere al paese di Cellina. L'ultimo tratto sarà terminato per la prossima estate. Da Cellina già esiste la strada fino al Lido di Monvalle, e così tra breve, percorrendo una litoranea incantevole, di una decina di chilometri in tutto, di fronte al golfo di Stresa e Pallanza, vi si giungerà da Laveno. Su tale Lido la *Pro Loco* di Monvalle ha preparato un ampio spazio pel campeggio ed un centro di ritrovo per gli amanti dello sport della canoa, con deposito gratuito delle imbarcazioni. Inoltre, pei soci del *Gruppo Italiano della Canoa* sconti sui pasti.

Le autorità di Varese hanno dato tutto il loro appoggio a queste iniziative che si inquadrano nel piano generale di sviluppo turistico della sponda lombarda, destinato a raggiungere il massimo con la costruzione della strada lacuale fino ad Angera. Solo così sarà possibile compiere tutto il giro del Lago Maggiore da Arona a Locarno, e ritorno, per Luino, Laveno e Sesto Calende.

Per ben valutare l'importanza della iniziativa si deve pensare specialmente alla parte relativa al campeggio. Molti che non l'hanno praticato ancora credono che sia la cosa più facile del mondo quella di andarsene in giro e di piantar le tende ove meglio accomoda. Invece, i casi sono due: o il luogo prescelto è di proprietà privata, ed allora viene il padrone o il contadino a cacciarvi; o è di proprietà pubblica, comunale, demaniale, ecc., ed allora vengono guardie e carabinieri a farvi sloggiare.

Così, attualmente, l'unica zona in cui in Italia si possa fare del turismo nautico economico senza paura di grattacapi è costituita dai dieci chilometri di costa del Lago Maggiore, tra Laveno e Monvalle. A Laveno esiste un «nucleo» del *Gruppo Italiano della Canoa*, ove i soci possono lasciare in ricovero le loro imbarcazioni, cambiarsi d'abiti, ecc.; e così, chi ha una canoa rigida, non comoda a portarsi in treno, può lasciarla in deposito e fare di Laveno il punto di partenza e di ritorno per le gite a Monvalle o ad altri punti del Lago.

Intanto, pel 27 e 28 maggio è organizzato al Lido di Monvalle un primo raduno e campeggio di canoisti, con festeggiamenti e gare. Anche chi non è canoista potrà recarvisi per ambientarsi e conoscere da vicino questa per noi ancora nuova forma di turismo nautico.

Da Orte a Roma in canoa.

Quando queste righe appariranno sotto gli occhi dei lettori sarà già avvenuta la gita in canoa lungo il Tevere, da Orte a Roma, ed il Generale Vaccaro avrà già passato in rivista, in motoscafo, i canoisti che per la maggior parte saranno venuti in ferrovia da Milano ad Orte. La canoa non vuol fare concorrenza all'elettrotreno, e pertanto i gitanti impiegheranno due giorni, invece di un'ora; ma si divertiranno anche per due giorni; attendandosi per due notti a Stimigliano ed a Casal Marcigliana: dove, se vorranno, potranno anche prolungare per diversi giorni il loro attendamento romano. E questa sarà certo una forma non banale per visitare la Città Eterna rinnovata dal Fascismo!

ROBERTO DEGLI UBERTI

AERONAUTICA

ed avente a bordo il radiotelegrafista Silvio Pinna e il motorista Guerrino Guerrini, è partito da Roma per Addis Abeba, ove ha atterrato alle ore 11,50 del giorno dopo.

L'intero percorso è stato compiuto, senza scalo, in ore 11,25, ad una velocità media di oltre 400 chilometri all'ora.

Scopo del volo, che si è compiuto sotto gli auspici del giornale *La Stampa*, è stato quello di sperimentare il collegamento rapido tra Roma e Addis Abeba.

Il *Fiat Br. 20 L*, immatricolato *I-Fiat* e battezzato *Santo Francesco*, è un monoplano completamente metallico, munito di 2 motori *Fiat A. 80 R. C. G. 1* da 1000 HP.

Esso presenta inoltre le seguenti caratteristiche:

Superficie portante	mq.	74
Peso a vuoto	kg.	6400
Velocità massima	kmh.	440
Velocità minima	»	107
Autonomia alla massima quota e a velocità di crociera . .	km.	4400
Spazio d'atterraggio con freni .	m.	180
Distacco dal suolo	»	350

La Targa-Trofeo del "Popolo d'Italia"

In seguito all'assegnazione della Targa-Trofeo del *Popolo d'Italia*, la R.U.N.A. ha provveduto a far iscrivere nella lista dei «primati di percorso» della Federazione Aeronautica Internazionale, quello riferentesi alla Roma-Addis Abeba.

Il tentativo di questo primato è regolato dalle norme del Codice sportivo della F.A.I., e la R.U.N.A. provvederà alle operazioni riguardanti il controllo sportivo.

I suddetti primati si basano sulla velocità commerciale conseguita, che peraltro non potrà essere inferiore a 100 chilometri orari per distanze superiori a 5000 chilometri, e di 200 chilometri orari per i percorsi inferiori ai 5000.

Sono autorizzati tutti i rifornimenti, ma non esiste neutralizzazione di tempo. Il tempo intercorso tra la partenza e l'arrivo in relazione alla distanza chilometrica, costituirà la media oraria del percorso.

Le distanze si misurano determinando l'arco di cerchio massimo (preso al livello del mare) che unisce le verticali dei punti considerati. Il valore del raggio della sfera adottato dalla Federazione Internazionale è di *R.* = m. 6.371.277.

L'aliante "Meise" prescelto per le Olimpiadi 1940.

La mattina del 25 febbraio u. s., a Sezze Littoria, si sono concluse le prove tecniche di volo per la scelta dell'aliante monotipo olimpionico.

La commissione tecnica, presieduta dal tedesco prof. Georgii, terminati i suoi lavori, ha prescelto l'apparecchio *Olimpia*. Esso è risultato essere il *Meise*, costruito dal *Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug* di Darmstadt.

Intensificazione dei servizi aerei con la Libia.

Allo scopo di far fronte all'accresciuto traffico tra la metropoli e le nostre provincie del nord Africa, l'*Ala Littoria* ha predisposto una intensificazione dei servizi durante il periodo 3 marzo-15 maggio

c. a., anche in relazione all'apertura della Fiera Campionaria di Tripoli.

Da Roma vi sono ora due partenze giornaliere per Tripoli, una sul percorso Roma-Siracusa-Tripoli e l'altra alternativamente tre volte alla settimana sul percorso Roma-Marsala-Tripoli e Roma-Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli. Infine, tre volte alla settimana una terza corsa giornaliera collega Roma a Tripoli, passando per Tunisi.

Bengasi è collegata a Roma giornalmente, tre volte alla settimana via Tripoli e tre volte via Siracusa.

Volo veleggiato da Guidonia a Sabaudia.

Il cap. Lodovico Laurin, pilotando l'aliante *A. L. 3* dell'Aeronautica Lombarda Ambrosini, ha compiuto un volo veleggiato da Guidonia a Sabaudia.

Partito con soddisfacenti condizioni atmosferiche per un volo di prova degli strumenti e messa a punto dell'apparecchio, il pilota si è sganciato dal rimorchiatore alla quota di 500 metri, continuando a salire a spirale in una corrente ascendente. A 1000, e poi a 1500 metri, la salita ha dovuto essere interrotta due volte; indi è stata ripresa nella corrente che diminuiva sempre di intensità, tanto che a 2000 metri la velocità di salita era di appena un metro al secondo. Fino a 2500 metri il pilota eseguiva nelle nubi navigazione strumentale; poi, sceso a 2000 metri e individuato un nuovo fronte temporalesco – rilevato anche da un « ballo » violentissimo – riusciva a riprendere una corrente ascendente, che in volo cieco lo portava, in soli 3 minuti, a 2800 metri. Quando riprese la visibilità, il pilota si trovò avvolto da un fitto nevischio, con l'aliante tutto ricoperto di neve, che sul bordo di attacco dell'ala formava uno strato spesso 3 centimetri. Malgrado questo sovraccarico, l'aliante riusciva a mantener la quota ancora a lungo.

Sorvolata Littoria e Sabaudia, il cap. Laurin ha atterrato in una torbiera presso la spiaggia.

Questo volo, col quale il pilota Laurin ha conquistato il primo « C » d'argento in Italia, ha dimostrato, tra l'altro, che nel Lazio sono possibili voli veleggiati anche fuori stagione e con temperature nettamente invernali, e si sono ribadite le ottime caratteristiche dell'aliante *A. L. 3*.

La quota massima raggiunta sul punto di sgancio è stata di m. 2100 e la quota assoluta di metri 2800; la distanza coperta in linea d'aria di km. 75.

Tutti i dati sono stati desunti dalla cartina biografica del volo.

Ripresa dei servizi aerei alto-adriatici.

È stato ripreso, nella prima quindicina di marzo del c. a., il servizio aereo sulle linee Trieste-Venezia e Venezia-Pola-Fiume, sospeso durante i mesi invernali.

Si è reso quindi possibile, per i viaggiatori provenienti dalla Germania e dall'Ungheria, in arrivo a Venezia, la prosecuzione immediata per Trieste, Pola e Fiume, e per i viaggiatori diretti a Venezia da Roma l'avviamento per Trieste.

Linea aerea Roma-Barcellona.

Le linee aeree Roma-Barcellona e Palma di Majorca-Barcellona sono state aperte al regolare traffico di passeggeri e merci.

I limiti di responsabilità del vettore aereo.

Un recente R. Decreto stabilisce che l'art. 38 delle *Norme che disciplinano il contratto di trasporto aereo*, approvato col R. Decr.-Legge 28 settembre 1933-XI.

n. 1733, convertito in Legge 22 gennaio 1934-XII, n. 326, è sostituito dal seguente:

« Per il trasporto delle persone, la responsabilità del vettore verso ogni viaggiatore è limitata alla somma di lire 157.550, a meno che il viaggiatore, con clausola speciale, non abbia stabilito col vettore un limite più elevato di responsabilità ».

« Per il trasporto dei bagagli registrati o delle cose trasportate, la reponsabilità del vettore è limitata alla somma di lire 315 per chilogrammo, salvo speciale dichiarazione di interesse alla consegna fatta dallo speditore al momento della consegna del collo al vettore, pagando eventualmente un compenso supplementare. In questo caso, il vettore è tenuto a pagare fino alla concorrenza della somma dichiarata, a meno che non provi che essa è superiore all'interesse reale dello speditore alla consegna ».

« Per quanto concerne gli oggetti che restano in custodia del viaggiatore, la responsabilità del vettore è limitata a lire 6300 per viaggiatore ».

Allenamento periodico dei piloti militari in congedo.

Il Sottosegretariato alla Presidenza del Consiglio ha emanato una circolare relativa all'allenamento periodico dei piloti militari in congedo, richiamando l'attenzione sulle disposizioni di cui al R. Decreto 21 giugno 1925-III, n. 1943, e disponendo pertanto che le amministrazioni pubbliche o private debbono concedere i necessari permessi ai dipendenti piloti in congedo, perché possano compiere, presso gli Enti aeronautici civili e militari stabiliti dal Ministero dell'Aeronautica ed entro il periodo massimo prescritto di venti giornate volative, le dieci ore di volo prescritte per la dichiarazione di pilota allenato.

Gli interessati, per ottenere i permessi di cui sopra, dovranno presentare all'amministrazione da cui dipendono una dichiarazione dell'autorità militare aeronautica, che attesti la loro ammissione all'allenamento.

Primato di velocità battuto da un bimotore tedesco.

Un aeroplano *Junkers* bimotore ha battuto, il giorno 19 marzo c. a., un nuovo primato internazionale di velocità. Esso ha raggiunto la velocità media di 517 chilometri all'ora sul percorso Dessau-Zugspitze e ritorno.

L'apparecchio vincitore è un nuovo modello di aeroplano da bombardamento *Junkers* (monoplano-acciaio) dotato di due motori *Jumo 211*, ed aveva a bordo, quali piloti, gli aviatori tedeschi Seibert e Heintz.

Il primato precedente era detenuto da un apparecchio *Savoia S. 79* con kmh. 472,827, ed è stato battuto di kmh. 44,173.

Aereo tedesco che consuma 10 litri di benzina ogni cento chilometri.

Il piccolo apparecchio *Student*, delle officine Buecker di Rangsdorf presso Berlino, ha stabilito, nella giornata del 24 marzo c. a., tra Bremen e Schwessin, un nuovo primato mondiale di velocità per aeroplani leggeri.

L'apparecchio, dotato di un motore *Zündapp* di soli 50 HP, e a bordo del quale si trovavano 2 piloti, ha coperto una distanza di 1000 km. in $5^h 40'$. Esso ha raggiunto una velocità media di kmh. 171,95, superando di quasi 30 km. il primato precedente.

Questo volo di primato implica nello stesso tempo un primato del nuovo motore *Zündapp*, da 2 litri, il quale ha consumato soltanto 10 litri di benzina per cento chilometri.

Esperimenti inglesi contro gli incendi degli aeroplani.

Sono terminati con successo, in Inghilterra, esperimenti di ricopertura dei serbatoi di carburanti per aeroplani con uno speciale preparato, il quale impedisce che la benzina prenda fuoco durante eventuali disastri aerei. Il preparato suddetto, di cui vengono ricoperti i serbatoi, è spugnoso ed elastico, e si compone in prevalenza di gomma. Quando si produce un foro nel serbatoio, il rivestimento automaticamente si dilata e lo chiude ermeticamente.

È intendimento delle autorità aeronautiche britanniche di provvedere tutti gli apparecchi dell'aviazione inglese di questo speciale rivestimento.

I piloti americani al primo gennaio 1939.

Secondo cifre ufficiali, al primo gennaio 1939 esistevano negli Stati Uniti 22.983 piloti muniti di brevetto e 10.000 aeroplani muniti di autorizzazione.

Nei confronti del 1° gennaio 1938 si registra un aumento di oltre 5000 piloti e più di 800 aerei, poiché le corrispondenti cifre erano, a quella data, 17.751 e 9152.

Al primo gennaio c. a. il numero totale degli aerei, compresi quelli non muniti di licenza, ammontava a 11.159.

I piloti sono classificati come segue: 1159 di avio-linee; 6834 commerciali; 106 commerciali con limitazione; 10.676 privati; 3005 con autorizzazione a volare da soli e 304 dilettanti.

Il volo a vela in Giappone.

Sebbene il volo senza motore sia praticato in Giappone da tempo relativamente breve, le varie Società di aliatori hanno raggiunto già il numero di 200, con diverse migliaia di membri.

Il miglior campo di volo a vela giapponese si trova presso Kirigamino, nel distretto di Nagano, e viene chiamato la « Rhön giapponese ».

La nuova organizzazione dell'aviazione popolare in Francia.

Dopo il fallimento dell'aviazione popolare nella sua forma attuale, il Governo francese ha presentato un progetto di legge che tenderebbe a trasformarla in un'organizzazione premilitare, dandole una sistemazione legale e un inquadramento amministrativo.

L'aviazione popolare curerebbe l'istruzione aeronautica dei giovani in tre stadi: uno stadio di preparazione dai 16 ai 17 anni; uno stadio di istruzione dai 17 ai 19 o 20 anni; ed infine per i migliori elementi uno stadio d'applicazione puramente militare nelle scuole di perfezionamento.

La relazione del progetto di legge afferma inoltre che l'aviazione popolare dovrà essere in grado di fornire all'armata aerea piloti, mitraglieri e meccanici, specialmente di riserva.

Fabbrica britannica di aeroplani in Egitto.

Sono in corso negoziati fra la Compagnia *Hawker-Siddeley* e il Governo egiziano per l'impianto di uno stabilimento, filiale della *Hawker-Siddeley Co. Ltd.*, in territorio egiziano.

La nuova fabbrica fornirebbe direttamente al Governo locale apparecchi del tipo *Hawker-Siddeley*, o prodotti da compagnie associate.

cinquantenario
mo apparecchio a pellicola

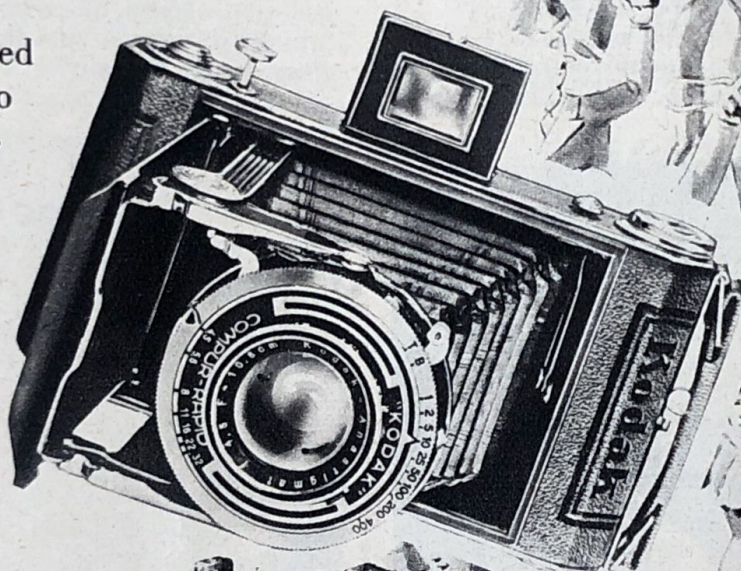
dak

circolazione
arecchio fotografico

, il formato e lo stato di conservazione

anche 150 lire

mia acquistando un nuovissimo Kodak
scelta

fittare di questa speciale ed
si offre. Portate oggi stesso
dell'articolo il vostro vec-
forse non vi serve più e
on ha più alcun valore.
ovo Kodak che vi sarà
ezzo inferiore, anche di
lo normale di listino
erà di dedicarvi nuo-
otografia ottenendo-
ori soddisfazioni.

COMUNICAZIONI

Viaggi gratuiti di andata-ritorno per Roma con "Buoni ferroviari" delle FF. SS.

Il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche ha emesso delle obbligazioni – Serie Speciale « Città di Roma » – che dànno diritto ai sottoscrittori di ricevere dei « Buoni ferroviari » per ottenere biglietti di viaggio gratuiti in prima classe da una qualunque stazione della rete dello Stato a Roma e viceversa.

I « Buoni ferroviari », in corso di distribuzione da parte delle Banche, sono di quattro specie: essi hanno validità fino al 30 giugno 1943.

Su ciascuno è indicata la validità agli effetti dell'acquisto del biglietto e cioè:

se corrispondenti ad obbligazioni da L. 500 è indicato il valore di *un buono* col relativo numero progressivo da 1 a 42.000;

se corrispondenti ad obbligazioni da L. 2500 valgono *cinque buoni* e sono contraddistinti dal numero progressivo a gruppi di cinque in cinque, a cominciare del N. 42.001 fino al 127.000;

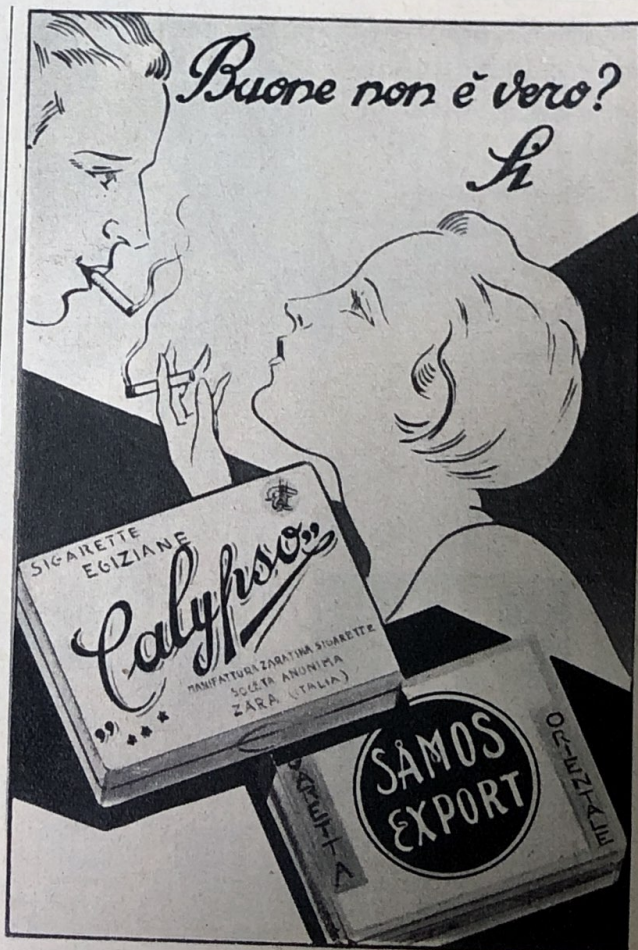
se corrispondenti ad obbligazioni da L. 5000 valgono *dieci buoni* e sono contraddistinti dal numero progressivo a gruppi di dieci in dieci, a cominciare dal N. 127.001 fino al 305.000;

se corrispondenti ad obbligazioni da L. 12.500 valgono *venticinque buoni* e sono contraddistinti dal numero progressivo a gruppi di venticinque, a cominciare dal 305.001 fino al 900.000.

Ai presentatori di un valore di venticinque buoni, comunque costituito anche promiscuamente nei diversi tagli da uno, cinque, dieci buoni o da uno solo da venticinque e purché portino la numerazione compresa fra 1 e 900.000, le stazioni e le agenzie, rilasceranno un biglietto di 1ª classe andata e ritorno per Roma senza riscuotere alcun importo dal viaggiatore.

I biglietti sono nominativi: essi hanno la validità di giorni trenta ed il loro uso è soggetto a tutte le altre norme e condizioni previste per gli ordinari biglietto di andata e ritorno. I biglietti non dànno diritto a viaggiare sui treni rapidi, se non viene acquistato il prescritto biglietto di supplemento.

Riduzione per comitive sulle vetture della C. I. C. L.

Una facilitazione forse poco nota è quella che la Compagnia Internazionale Carrozze Letti accorda alle comitive provenienti dall'estero. A tutti i gruppi di almeno *sei* persone composti di stranieri o di Italiani residenti all'estero, che viaggiano insieme (quindi si tratta di una facilitazione molto vantaggiosa per le famiglie) è concessa la riduzione del

25%, se queste persone sono munite di biglietti di andata-ritorno. Nel caso che siano munite di biglietti di corsa semplice si richiede un minimo di *otto* persone. Questa facilitazione combinata con quella della riduzione sul biglietto ferroviario – che nel caso di gruppi di almeno otto persone è del 70% – costituisce una notevolissima agevolazione per i viaggiatori che vengono in Italia.

Formalità di frontiera per i viaggiatori che escono dall'Italia.

Riteniamo utile per i lettori riassumere qui appresso le principali norme e formalità cui deve attenersi il viaggiatore per il controllo dei passaporti, il controllo valutario, il bagaglio a mano e registrato: teniamo presente al riguardo un recente avviso quadrilingue (in italiano, francese, inglese e tedesco) emanato dalle nostre Ferrovie statali.

Le formalità di frontiera per i viaggiatori che si servono di treni diretti sono eseguite, di massima, sul treno stesso. Cominciano prima dell'arrivo al confine con il controllo dei passaporti e continuano con il controllo valutario e la visita del bagaglio a mano e registrato, fino alla stazione di confine o di uscita dallo Stato, dove eventualmente vengono completate durante la fermata del treno.

I. *Controllo dei passaporti.* – Il viaggiatore dall'Italia diretto all'estero deve consegnare agli agenti di P. S. il proprio passaporto, valido per il tempo del viaggio e per il Paese o i Paesi di destinazione. Se italiano, deve anche consegnare, opportunamente compilata in ogni sua parte, la relativa cedola statistica. Tali documenti devono essere predisposti in tempo, appena il treno si avvicina alle zone di frontiera e cioè alla partenza da Torino, Milano, Bolzano, Udine, Trieste, ecc., secondo le linee, in modo da poterli consegnare appena richiesti ai funzionari od agenti di P. S.

II. *Controllo valutario.* – *a*) Il viaggiatore in uscita dall'Italia può esportare in valuta carta un importo non superiore alle lire trecento, nonché monete metalliche italiane per un importo non superiore alle lire 50. Nessuna esportazione di valuta estera è consentita, se non risulti giustificata da apposito modulo (V. 1) rilasciato dalle Banche.

b) I viaggiatori e turisti di ritorno dall'estero, se entrati in Italia con lire turistiche, possono esportare solo monete metalliche italiane per un importo non superiore alle lire 50, e, se entrati con valuta estera, possono riesportarne solo per un ammontare non superiore a quello precedentemente introdotto e dichiarato alla entrata con l'apposito modello V. 2. Qualora la valuta estera introdotta sia stata in tutto o in parte convertita in altra valuta, l'operazione eseguita dovrà risultare da attestazioni di Banca sul modello stesso.

c) Ogni eccedenza di valuta, oltre l'ammontare indicato nei precedenti punti *a*) e *b*), non potrà essere esportata e dovrà pertanto essere lasciata in deposito alla Dogana di confine, che la restituirà al ritorno dei viaggiatori dall'estero, oppure, trattandosi di eccedenza di lire, a mezzo di Banche estere, nel controvalore in divisa estera, al cambio turistico.

d) Le norme per il controllo valutario sono da osservarsi e da applicarsi con il massimo rigore: perciò, ad evitare perquisizioni, sequestri, depositi, ecc., i signori viaggiatori devono presentarsi al confine nelle volute condizioni per un rapido controllo valutario, e cioè con tutti i documenti V-1 o V-2 in regola e con le valute nelle somme indicate, avver-

tendo che, in caso di inconvenienti, ad evitare ritardi ai treni, i viaggiatori non in regola saranno fatti scendere e proseguire con treni successivi. I viaggiatori potranno depositare le eventuali eccedenze presso Banche autorizzate al commercio dei cambi, prima della partenza, al fine di ottenere il trasferimento all'estero del controvalore in divisa, secondo le norme in vigore.

III. *Bagaglio a mano e registrato*. – Per la visita doganale del bagaglio è opportuno che i viaggiatori, avvicinandosi il treno alla zona di confine, provvedano a predisporre i propri colli a mano, in modo che ne sia resa facile e rapida la visita in treno e si preparino ad assistere, nel bagagliaio del treno stesso o nella sala visite della stazione di confine, anche alla visita del bagaglio che avessero eventualmente spedito registrato. Diversamente, quest'ultimo rimane fermo nella stazione di confine. Qualora poi, partendo essi da località interne sedi di Dogana, intendano evitare di assistere alla visita del bagaglio registrato, devono, prima di spedirlo, farlo visitare dalla Dogana del luogo di partenza e consegnare alla Ferrovia, all'atto della spedizione, insieme con i colli regolarmente piombati dalla detta Dogana, anche la bolletta di esportazione.

Differenze di velocità tra ferrovia ed aeroplano.

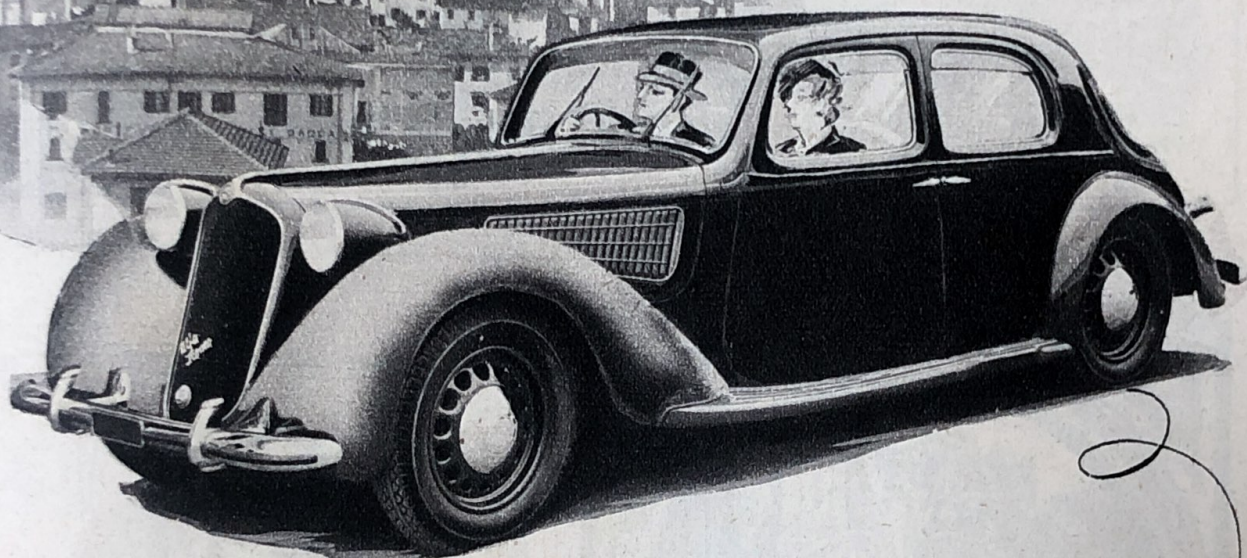
In un articolo de *La Tecnica Professionale*, a firma «Ridarelli», parlandosi dello sviluppo dei trasporti aerei nel mondo, si fanno constatazioni e confronti nei riguardi dei due mezzi di trasporto, l'aereo e il ferroviario. Non possiamo ancora dire che l'aeroplano da noi costituisca un concorrente temibile per la ferrovia, certo, però, è un concorrente per i viaggi a grande distanza, come l'automobile è un concorrente per i viaggi a breve distanza.

La rete ferroviaria mondiale è estesa circa 1.300.000 km.; quella aerea, invece, si svolge su 536.000 km. di lunghezza. Mentre la prima è rimasta da qualche anno pressoché stazionaria come sviluppo, la seconda, nel solo periodo di un anno (dal 1936 al 1937) è aumentata di circa 50.000 km. e continua ad estendersi.

Malgrado le alte velocità raggiunte dalla ferrovia – specialmente in Italia per lo sviluppo della nostra rete a trazione elettrica e l'adozione delle automotrici – la navigazione aerea – forte anche del privilegio di fatto di poter seguire la rotta diretta – segna tuttora una rilevante superiorità velocistica in confronto della ferrovia.

Da un grafico dell'articolo sopraindicato rileviamo, per alcune principali relazioni tra Roma ed altre località, la durata oraria dei vari percorsi:

Da Roma a... (o viceversa)	Ferrovia ore	Aeroplano ore
Ancona	4.40	1.20
Brindisi	9.30	2.15
Genova	5.20	2.10
Milano	6.—	2.—
Napoli	2.—	0.50
Siracusa	12.10	4.20
Torino	6.50	2.15
Venezia	6.—	1.55

Ben inteso, per quanto si riferisce alla ferrovia abbiamo indicato le comunicazioni più rapide.

LA NUOVA VETTURA 5 POSTI

PERFETTA REALIZZAZIONE TURISTICA
DELLE ESPERIENZE DI CORSA

LUSSUOSA - COMODA - VELOCISSIMA

Velocità 145 chilometri orari circa
Consumo 16 litri per 100 chilometri
Prezzo berlina serie **L. 59.000**
franco Filiali ALFA-ROMEO Italia

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANO
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze. Inscritte nella Farmacopea Uff. Italiana
Un astuccio di 6 pillole . . . L. 0,70
Una scatola di 50 pillole . . . L. 3,50
inviando vaglia di L. 4,50
FARMACIA PONCI VENEZIA

BUON GUSTO
FRAGRANZA
ELEGANZA
SIGARETTA
MACEDONIA
EXTRA

UN FANTASTICO PRECURSORE DI MARCONI

Quando nessuno pensava ancora alla radio e le uniche onde erano per i più quelle del mare, ci fu un letterato italiano che sotto certi aspetti può vantarsi di essere andato più oltre di Marconi. E di ciò nessuno l'ha onorato!

In un suo romanzetto, ora forse introvabile, si narrava di un professorone che aveva trovato modo di captare a suo piacere le proiezioni che ogni avvenimento fa nello spazio e nel tempo. Se non avete ben capito bisognerà spiegare la cosa... per exempla.

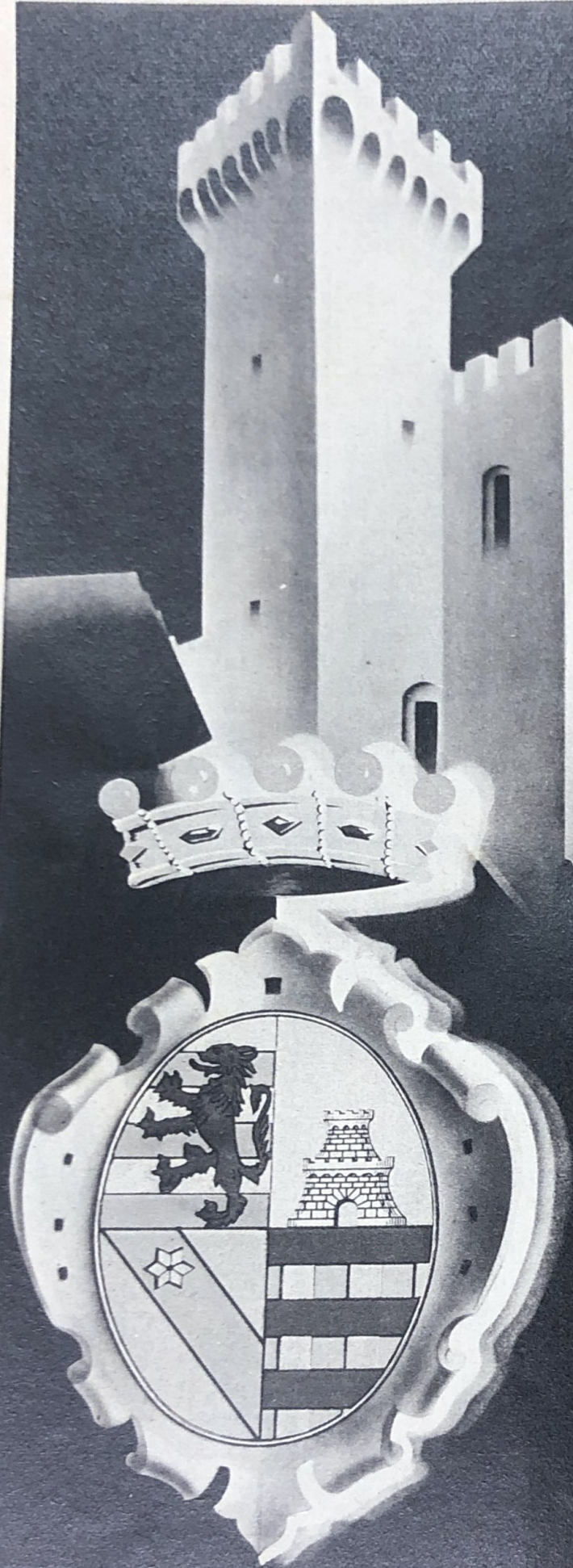
Supponete dunque che tutto l'etere sia sensibilizzato come una lastra fotografica; che oltre

alle immagini siano in esso registrati i suoni come in un disco fonografico e per di più anche gli odori, i gusti e le sensazioni tattili, come non fanno purtroppo il nostro naso, la nostra bocca, ecc. È chiaro che disponendo di un buon apparecchio ricevente e girando la manopola di sintonia si potrà ancora vedere, sentire, gustare ecc. tutto quello che ieri o mille anni or sono è accaduto o si è manifestato sulla terra. Semplicissimo, non è vero?

Bene: in possesso di un tanto gingillo il nostro professore se la spassò per un pezzo con spettacoli quotidiani di gran gala: il profumo delle prime rose nel giardino di Eva, il cocodè della prima gallina, una lite fra Romolo e Remo, la dichiarazione d'amore di Romeo e Giulietta, il naso di Cirano, ecc. ecc. Ma un brutto giorno gli venne in mente di curiosare sul passato e sul presente della moglie... Ciò che vide non si sa perchè il romanzo termina sul più bello dicendo che il professore sfondò con un calcio l'apparecchio e diè di piglio al bastone.

Ma forse era un professore di... scienze occulte. O come meglio avrebbe fatto studiando la macchina umana in cui c'è ancora tanto di occulto, ma tanto di palesemente mirabile! Avrebbe visto, ad esempio, che essa brucia sì grassi ed albumine, ma trova nello zucchero un carburante assai migliore e più economico, un carburante per così dire ideale in quanto dà rendimento altissimo, brucia in modo assai rapido e si trasforma per intero in calore ed energia. Higger e Broccard hanno dimostrato infatti che già dopo 15 minuti dall'ingestione di alcune zollette di zucchero si ha un aumento di forza muscolare nettamente registrabile all'ergografo di Mosso.

Non c'era ragione di prenderla tanto dalla lontana, dirà il lettore, per ripetere ciò che tutti sanno... Come sempre, il lettore ha ragione, ma deve dimostrare coi fatti ciò che sa così bene in teoria. Arrivederci dunque spesso in pasticceria; fa anche rima.

ASSEMBLEA GENERALE 1939 - XVII

SCHEDA DI VOTAZIONE

da staccare e da rispedire alla sede della C.T.I.

CHIUSURA DELLA VOTAZIONE: **31 LUGLIO 1939-XVII**

Norme per il ritorno della scheda.

Tutti i Soci sono pregati di provvedere al ritorno della presente scheda alla Sede Sociale con la maggior sollecitudine: comunque, in tempo utile affinchè possa giungerci entro il 31 luglio 1939-XVII.
La scheda, se non contiene variazioni di sorta e sia rispedita aperta, come dalle indicazioni a tergo, sarà affrancata con cent. 10. Essa varrà come voto di approvazione a ciascuno degli argomenti posti all'Ordine del Giorno e di conferma del Consiglio e dei Sindaci uscenti di carica. La scheda contenente variazioni che non consistano in semplici cancellature dovrà essere invece affrancata come corrispondenza epistolare. Saranno respinte, per disposizione dello Statuto Sociale, le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione. Lo scrutinio delle schede tempestivamente pervenute seguirà, a cura dei Sindaci, martedì 1° Agosto 1939-XVII, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio consuntivo per l'anno 1938.

Approvo il Bilancio consuntivo della CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA per l'anno 1938 e le relative Relazioni del Consiglio e dei Sindaci pubblicate nella Rivista mensile "Le Vie d'Italia„ N. 5 - Maggio 1939-XVII - e nel "Bollettino di Informazioni ai Soci„ N. 2 - Maggio 1939-XVII.

N.B. — Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la nomina delle cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1939-1940-1941:
1. BORLETTI conte sen. gr. cr. SENATORE	1. ....
2. CALDERINI prof. comm. ARISTIDE	2. ....
3. TEDESCHI rag. comm. MARIO	3. ....

Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'Esercizio 1939:
1. LONATI rag. cav. uff. ANGELO	1. ....
2. ROCCA dr. rag. GIAMBATTISTA	2. ....
3. BARBIERI rag. GIOVANNI	3. ....

N.B. — S'intende dato voto di riconferma in carica ai Membri i cui nomi non sono stati cancellati o di fronte al nome dei quali non ne sono stati scritti altri.

LEMBO DA PIEGARE (non incollare)

SECONDO LEMBO DA PIEGARE seguendo la linea punteggiata (non incollare)

BOZZE DI STAMPA DI RITORNO

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere *c) e) f)*

Affrancare
con
Cent. 10

Alla Direzione Generale della

Consociazione Turistica Italiana

MILANO

CORSO ITALIA 10

PRIMO LEMBO DA PIEGARE seguendo la linea punteggiata (non incollare)

LEMBO DA PIEGARE (non incollare)

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 5 MAGGIO 1939 - XVII E. F.

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA

DEI SOCI DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta, per votazione «ad referendum», che si chiuderà il giorno 31 luglio p. v., l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci della Consociazione Turistica Italiana.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1938.
3. Voto sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1938.
4. Elezioni:

   a) di tre Consiglieri, in conferma, o sostituzione, dei signori: conte sen. gr. cr. SENATORE BORLETTI; prof. comm. ARISTIDE CALDERINI; rag. comm. MARIO TEDESCHI;

   b) di tre Sindaci, in conferma, o sostituzione, dei signori: dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA; rag. cav. uff. ANGELO LONATI; rag. GIOVANNI BARBIERI.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione «ad referendum» sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede della Consociazione non più tardi del 31 luglio p. v.

Lo scrutinio seguirà, a cura dei Sindaci, il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, aprile 1939-XVII.

Il Presidente
Sen. CARLO BONARDI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DELLA C. T. I.
PER L'ESERCIZIO 1938

CONSOCI,

L'esercizio 1938, che è oggetto del nostro esame, ha sentito i benèfici effetti del provvedimento che, con unanime comprensione, avete approvato fin dal 1937 per adeguare la quota sociale alle nuove esigenze economiche. La tenue inevitabile contrazione nel numero complessivo dei Soci, che pure al 31 dicembre dello scorso anno erano 450.447 – contrazione sempre verificatasi in analoghe circostanze – ha scarsa importanza rispetto alle buone condizioni in cui si trovano le nostre finanze e all'equilibrio fra «Rendite» e «Spese», che è pure indispensabile se vogliamo guardare serenamente al futuro e persistere senza inquietudine nello svolgimento del nostro programma.

Dato assetto alla parte finanziaria, è lecito formulare la speranza che sia possibile riprendere sollecitamente il cammino ascendente anche nel numero dei Soci. In questo campo siete proprio Voi, amici e camerati nostri, che potete darci un aiuto poderoso e decisivo. Considerate l'invito che Vi rivolgiamo come un cómpito (vorremmo dire un dovere) da assolvere lietamente: non Vi sarà difficile, se vorrete prenderlo a cuore: procurateci nuovi aderenti. Sono ancora numerosissimi gli Italiani che, non conoscendo il nostro Sodalizio, non si valgono della sua opera, la quale potrebbe essere loro di tanta soddisfazione morale e di così concreta utilità nello svolgimento del loro quotidiano lavoro. Quanti, ad esempio, tra i maestri elementari e i docenti di Istituti medi e superiori non appartengono ancora alla C. T. I., e quanti sono ancora gli assenti dalle sue file fra i professionisti e le classi più abbienti, mentre la Consociazione interessa tutti e serve utilmente tutti!

E che dire dei giovani? I genitori che sentono il clima nuovo in cui dovranno respirare i loro figli pensino che l'appartenenza di essi alla nostra Istituzione è da considerarsi come una imprescindibile necessità, poiché se in altri tempi conoscere la Patria e le vie che le si aprono nel mondo era un dovere, oggi è un imperativo categorico.

Come, d'altra parte, ignorare quel tesoro di letteratura turistica creata dalla C. T. I. e da cui s'irraggia tanta luce sul patrimonio d'Arte, di storia e di natura di cui si gloria l'Italia, e sulle sue possibilità presenti e avvenire?

Né meno cospicui sono i benefici materiali che derivano dall'appartenenza alla Consociazione. Da un paio d'anni, essa ha adottato il sistema di donare a tutti i Soci una pubblicazione di notevole importanza: basti dire che nel 1938 si è trattato della *Guida dell'A. O. I.* e che nel 1939 si tratta del 2° volume della *Guida Breve*, che contiene, fra l'altro, la descrizione di Firenze e di Roma, con una cartografia di impareggiabile valore; mentre per i Soci annuali e per i Vitalizi «a quota 350» si concede, inoltre, la scelta fra magnifiche opere di nostra edizione: vol. I della *Guida Breve*, *Guida dei Campi di Battaglia*, *Annuario Generale*, *Carta dell'A. O. I.*, *Attraverso l'Italia*, *Carta al 200.000*: quest'ultima da considerarsi fondamentale. Si tratta di pubblicazioni non meno preziose di quelle che i Soci più anziani ricordano e che si chiamano *Carta d'Italia al 250.000*, *Guida d'Italia*, ecc.

Come si vede, i doni offerti ai Soci hanno un valore che supera l'ammontare della quota! Quanto facile, quindi, la propaganda che può valersi di simili argomenti! All'opera, Consoci! La C. T. I. ha davanti a sé un campo d'azione che si dilata incessantemente: nuovi compiti l'attendono ed altre forze devono aggiungersi alle nostre file, poiché «il numero è potenza» ed ogni nuova adesione si risolve in beneficio di tutti e di ciascuno.

Diamo ora uno sguardo alle principali voci del **Bilancio di esercizio** e alla nostra situazione patrimoniale al 31 dicembre 1938. Il saldo fra rendite e spese, fra attivo e passivo, che può essere passato quest'anno al Fondo di Riserva, è di L. 145.777,30: il Fondo stesso può così raggiungere – sopravvenienze attive dell'esercizio comprese – le L. 3.839.088,07.

Rileverete che sono sensibilmente aumentate le spese derivanti dal maggior costo delle pubblicazioni, quelle generali e di propaganda; ma queste maggiori uscite vennero compensate dai maggiori contributi sociali dell'anno. Ne è, quindi, risultato un soddisfacente equilibrio fra rendite e spese, non diversamente dall'ottimo esito dei bilanci per i precedenti esercizi.

Nella **situazione patrimoniale** noterete il continuo e progressivo consolidamento delle principali voci attive. I valori pubblici e privati, sempre calcolati con gli stessi criteri prudenziali, avendo fatto un nuovo balzo innanzi di L. 3.303.776,32, raggiungono la cospicua somma di L. 50.664.296,15. Il capitale rappresentato dalle quote dei Soci vitalizi è aumentato – per le nuove quote incassate nell'anno e per l'adeguamento delle vecchie alle nuove da parte di una schiera sempre più folta di benemeriti Soci – di L. 2.955.225, tanto da raggiungere le L. 44.105.325, la qual somma, insieme ai contributi dei Soci fondatori della Sede e al Fondo di riserva, costituisce il patrimonio sociale, che ammonta a L. 48.389.013,07.

Fra le voci passive figurano, sempre cospicue, quelle relative alle riserve per impegno di bilancio, passate da L. 2.099.427,13 a L. 2.831.477,13, e per il fondo fluttuazione valori, salito da L. 743.409,78 a L. 962.903,40.

Passiamo ora in sintetica rassegna l'attività svolta nel passato esercizio.

Cure particolari vennero, come sempre, dedicate alle **pubblicazioni periodiche.**

La più importante e diffusa di esse, « Le Vie d'Italia », in cui si rispecchia, mese per mese, tutta intera la vita del Sodalizio nella continuità dell'azione multiforme e nelle sue nuove iniziative, perseverò nel 1938 ad attuare un programma di graduale miglioramento nella forma e nella sostanza, cercando inoltre di adeguarsi sempre meglio alle preminenti esigenze del tempo fascista, che sta mutando il volto della Patria. La Direzione si studia di conciliare alla maggiore Rivista della C. T. I. l'attenzione e la simpatia di nuovi ceti di lettori, elevando il tono della collaborazione e perfezionando l'estetica e la tecnica tipografica della pubblicazione.

La Rivista « Le Vie del Mondo » ha trovato copiosa materia per le sue trattazioni nelle movimentate vicende della vita internazionale. Per questo suo carattere d'attualità, oltre che per la varietà e la ricchezza del suo materiale illustrativo, la Rivista si è imposta sempre più alla considerazione del pubblico. A tutti gli abbonati del 1938 è stato distribuito l' « Indice quinquennale 1933-37 ». Nel 1938 si è anche felicemente iniziata la *Collana di studi de Le Vie del Mondo* col volume *Stati d'Europa e dell'Estremo Oriente*, che raccoglie, sistematicamente ordinato e aggiornato, quanto sulla situazione geopolitica dei vari Stati dopo la grande guerra scrisse il Gen. Umberto Ademollo nelle prime quattro annate della Rivista.

Nell'autunno scorso è stato distribuito gratuitamente a tutti i Soci il 24° volume della grande « Guida d'Italia », dedicato all'*Africa Orientale Italiana*. Sin dalla proclamazione dell'Impero, la C. T. I. aveva deciso di preparare una guida dell'A. O. I., per andare incontro al vivissimo desiderio di tutti gli Italiani di conoscere le terre, in parte ancora mal note, aperte dal genio del Duce e dal valore dei nostri Soldati e Legionari all'attività civilizzatrice dell'Italia.

Comporre, a così breve distanza dall'occupazione, una descrizione efficace ed accurata dell'immenso territorio, sia pur considerato soltanto nei suoi centri maggiori e nei suoi grandi itinerari, non era un compito facile, sia per la scarsa conoscenza che si aveva di zone anche vastissime, attraversate soltanto da qualche esploratore o missionario, sia per la rapidissima trasformazione che il paese andava subendo, per opera degli Italiani. Spronata dall'alto incoraggiamento del Duce, la C. T. I. si accinse al lavoro inviando in A. O. I. un proprio Funzionario, che percorse circa 20.000 km. di itinerari, favorito dalla cordiale collaborazione delle Autorità civili e militari.

Il volume ha incontrato le più liete accoglienze, essendo riuscito – come si attendeva – una sicura sintesi di tutto ciò che ora si conosce dell'Impero, una documentazione dell'immane lavoro già compiuto e in corso per valorizzare la nostra conquista, e un repertorio di facile consultazione per chi voglia recarsi in quelle terre o desideri dati e informazioni precise sulle presenti condizioni di esse. La Guida costituisce perciò, insieme con la *Carta dell'A. O. I. al milionesimo*, un efficace contributo alla conoscenza dell'Impero e alla formazione di una mentalità imperiale nel popolo italiano. La C.T.I. riafferma così ancora una volta l'utilità e la rapidità della sua azione di propaganda e di cultura, in funzione degli obiettivi nazionali.

Per distribuire questa *Guida dell'A. O. I.* si dovette rimandare al 1939 il II volume della **Guida breve,** che descrive l'Italia Centrale. L'opera è ora pronta e da poco se ne è iniziata la spedizione ai Soci. Il III volume, che descriverà l'Italia Meridionale, le Isole e le provincie metropolitane della Libia, è in preparazione e uscirà all'inizio del 1940. Né rimarrà interrotta la serie dei volumi illustrati **Attraverso l'Italia,** che tanto favore ha incontrato tra i Soci: se ne riprenderà la pubblicazione nel 1940-41, per modo che per la grande Esposizione sieno pronti i due volumi dedicati a *Roma*.

Tra i 24 volumi della grande *Guida d'Italia*, che sono oggetto di periodici rinnovamenti, recano la data del 1938 i seguenti: « Abruzzi e Molise »; « Lucania e Calabria »; « Napoli e dintorni »; « Roma e dintorni ». Al principio del 1939 è uscita la « Lombardia ». Sono in preparazione: « Venezia Tridentina »; « Piemonte »; « Puglie »; « Campania »; « Isole italiane dell'Egeo ».

All'assiduo lavoro di aggiornamento delle vecchie edizioni presiedono immutati i criteri più volte illustrati in questa relazione: si vuol dar vita ad una collezione che rifletta lo stato attuale delle cose, non solo, ma che si presenti omogenea ed armonica nelle sue varie parti. Essa è unanimemente riconosciuta da tempo come la guida per eccellenza, lo strumento fondamentale, indispensabile per la conoscenza del Paese e per lo sviluppo del turismo.

Nella serie della « Guida d'Italia per gli Stranieri » hanno veduto la luce, nel 1938, la quarta edizione dell'« Italie du Nord » e la terza dell' « Italie en un volume », che fanno parte, per la vendita, della collezione *Guides Bleues* della Libreria Hachette di Parigi. In questa collezione prenderà posto prossimamente un nuovo volume, « Adriatique », dedicato particolarmente al pubblico delle crociere, per il quale descrive gli itinerari di navigazione e le due sponde di questo nostro mare, tanto ricche di storia, di monumenti e di bellezze naturali.

Quanto alle Guide in lingua inglese e tedesca, sono in corso trattative per nuove edizioni: la C. T. I., convinta della importanza ideale di questa italianissima iniziativa – come efficace mezzo di propaganda italiana e fascista nel mondo e come contributo non disprezzabile all'autarchia della Nazione – continuerà a sostenerla.

La « GUIDA DEI MONTI D'ITALIA » del C. A. I. e della C. T. I. è al suo VI volume, pubblicato recentemente e dedicato alle « ALPI ATESINE DAL RESIA AL BRENNERO ». Esso descrive minutamente, sulla base di una profonda e accurata ricognizione d'ogni cima e d'ogni valle, la catena di confine tra i due grandi valichi e tutto il cuneo montuoso compreso tra la Valle dell'Adige e quella dell'Isarco.

Sono in lavoro altri volumi, che vedranno la luce nel seguente ordine: « GRAN PARADISO »; « ALPI OROBIE »; « SASSOLUNGO, CATINACCIO E LATEMAR ». La collezione, che il C. A. I. e la C. T. I., in fraterna collaborazione, hanno iniziato nel 1934, si è ormai affermata come la più perfetta e la più moderna guida alpinistica esistente; un'opera classica nel suo genere, che testimonia della maturità dell'alpinismo italiano.

Di non minore importanza è stata **l'attività cartografica** del Sodalizio, tanto nella ideazione di opere nuove, quanto nel rinnovamento di pubblicazioni non più recenti. Tra le prime ricordiamo: « L'ATLANTE FISICO-ECONOMICO DI ITALIA », che vedrà la luce nel corrente anno. L'Atlante, iniziato nel 1935, è una di quelle iniziative di gran lena e di costo ingentissimo, che solo un Ente come la C. T. I., dotato di forti mezzi e alieno da scopi di lucro, può intraprendere e condurre a buon porto. L'opera, la cui necessità è largamente riconosciuta, costituirà (l'esame delle tavole già pronte ce ne assicura) una nuova affermazione italiana nel campo della cartografia, anche in confronto con la corrispondente produzione estera.

Nel 1938 è stata conclusa la distribuzione della « CARTA D'ITALIA AL 500.000 » (fogli 11, 12, e 13). Di essa è stata poi pubblicata un'edizione speciale in un volume di comodissimo formato, col titolo « ATLANTE D'ITALIA AL 500.000 ». Non solo ogni elemento costitutivo della Carta è stato accuratamente controllato e aggiornato, ma l'effetto dell'insieme è stato notevolmente migliorato, adottando, nella rappresentazione dell'orografia, il sistema delle curve e delle tinte altimetriche (12 diverse tinte o sfumature), sistema assai efficace per esprimere la plastica e la effettiva altitudine dei rilievi. Il successo ottenuto dalla Carta si rinnoverà, indubbiamente, per questo Atlante.

È stata pure completata la nuova « CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 », in due fogli, che sostituisce – nell'identico formato, ma con un disegno tecnicamente più progredito, con l'aggiunta dell'orografia e con maggior ricchezza di colori – la « CARTA D'ITALIA AL 650.000 », una delle prime fortunate Carte della C. T. I.

Iniziata nel 1935, completata nel 1937, la « CARTA DELL'A. O. I. AL MILIONESIMO » è comparsa a metà del 1938 in seconda edizione a 6 colori, divisa in 6 fogli di cm. 65 × 100 (totale circa 4 mq.). Mentre la prima edizione rappresentava la situazione anteguerra, la seconda riproduce quella della prima metà del 1938, a due anni appena dalla vittoria e dall'occupazione italiana. Ma quanti e quali mutamenti! La nuova Carta, che si presenta già tutta percorsa da una fitta rete di strade e piste, con miracolosa rapidità addentratesi fin nei più riposti e inospiti recessi del vasto Paese, reca qui l'indicazione di nuovi centri, là correzioni toponomastiche, altrove rettifiche all'orografia o all'idrografia. Per ampie zone è stato possibile, sulla scorta di recenti ricognizioni, sostituire al bianco dell'ignoto acque e monti bene identificati.

In breve, questa Carta costituisce la più aggiornata rappresentazione grafica dell'Impero, ed è perciò, insieme con la Guida, uno strumento utile a tutti coloro che, per ragioni di studio, di commercio, di lavoro o comunque per dovere d'Italiani, s'interessano dell'Impero e del suo avvenire.

L'opera dei Consoli si è manifestata, anche nel 1938, preziosa ed ammirevole per il disinteresse, la solerzia, l'affettuosa sollecitudine con cui questi benemeriti Collaboratori hanno corrisposto ad ogni nostra richiesta.

I 10.768 Consoli in carica al 31 dicembre 1938-XVII (8011 Civili, 1188 Militari, 86 Navali, 1157 Scolastici, 32 Universitari e 294 Esteri) ci furono compiacenti, in ogni occasione, di notizie e di dati per l'aggiornamento delle nostre Guide e Carte, di apprezzati consigli per gli affiliamenti, di collaborazione nel censimento annuale dei Soci vitalizi, nell'organizzazione di escursioni e crociere, e via dicendo. Molti di essi si sono particolarmente distinti nel campo della propaganda.

Per quest'opera, prestata con tanto spontaneo fervore e con sì piena comprensione dei fini e delle esigenze del Sodalizio, vada a tutto il Corpo Consolare della C. T. I. il più caldo ringraziamento del Consiglio Direttivo.

La **propaganda alberghiera** si è svolta attivamente attraverso la Rivista « L'ALBERGO IN ITALIA », l'accuratissimo organo tecnico-professionale che tratta a fondo tutti i problemi interessanti l'albergo e l'albergatore. Nel decorso anno, il programma di questa Rivista è stato reso sempre più aderente all'opera di rinnovamento e di progresso alberghiero promossa dalle superiori Gerarchie. Ogni studio è stato rivolto a rendere il periodico sempre più praticamente utile, oltreché ai Dirigenti, anche al personale subalterno, mirando alla sua educazione professionale.

Un altro potente apporto alla cultura tecnica della categoria alberghiera è stato recato dalla

4ª ediz., profondamente rinnovata, aggiornata e assai più nutrita, del « MANUALE DELL'INDUSTRIA ALBERGHIERA ». Nel volume, di mille pagine, si riflette tutto lo scibile alberghiero, per modo che l'esposizione della vasta materia può dirsi una esauriente enciclopedia professionale, preziosa a consultarsi e indispensabile a tutto il ceto alberghiero, come la guida pratica per eccellenza.

Questo codice di tutta la molteplice attività alberghiera crea le condizioni più favorevoli per la collaborazione fra dirigenti e lavoratori subalterni, e costituisce altresì lo strumento più efficace per l'educazione tecnica dei giovani che si avviano alla professione alberghiera.

Alle quattro **Escursioni** e al **Campeggio,** organizzati dalla C. T. I. nello scorso anno, i Soci rinnovarono la loro cordiale adesione partecipandovi, come sempre, numerosi. In aprile venne effettuata un'Escursione-Crociera per la visita di Rodi e di Coo, di Atene e di alcune fra le più belle città del litorale dalmata. In maggio ebbe luogo un'Escursione lungo le due Riviere e nelle vallate liguri. Per celebrare il Ventennale della Vittoria, un gruppo di Soci ha compiuto un pellegrinaggio ai gloriosi Campi di Battaglia del Cengio, dell'Ortigara e del Pasubio, conclusosi con un devoto omaggio alla Tomba di Gabriele d'Annunzio.

Il XVII Campeggio si svolse a 2300 metri nel Cadore, ai piedi delle Tre Cime di Lavaredo, con la partecipazione di 500 Soci. In settembre, infine, ha avuto luogo una riuscita Escursione nelle Marche.

Al **Servizio delle Informazioni Turistiche,** largamente dotato di materiale di consultazione e di propaganda, si rivolge, oralmente e per corrispondenza, un sempre maggior numero di Soci. Si dànno informazioni su progetti di viaggio, itinerari stradali e ferroviari, condizioni di transitabilità dei valichi montani, stato delle strade, tariffe di alberghi e servizi pubblici di trasporto, scelta delle villeggiature, bibliografie turistiche e alpinistiche; su tutto quanto, insomma, ha attinenza col turismo. Attivo è sempre anche il lavoro in connessione con le associazioni estere a vantaggio di stranieri che chiedono informazioni sul nostro Paese.

Gli **studi ed i servizi in tema di circolazione stradale** in genere e **automobilistica** in ispecie hanno avuto per oggetto molteplici e complessi problemi, che sono stati trattati con la consueta specifica competenza. È del 1938 il manuale « L'AUTOMOBILISMO IN ITALIA », che costituisce una vera e propria guida dell'automobilismo italiano. Infatti, oltre a darne un'efficace visione d'insieme, ne esamina i problemi e gli aspetti essenziali, come la produzione e il commercio degli automezzi, l'industria e il commercio dei carburanti, il patrimonio stradale, le norme relative alla circolazione e a turismo, gli autoservizi e il regime tributario. Il volume ebbe una cordialissima accoglienza presso i Soci e gli studiosi e meritò lusinghieri giudizi da parte dei maggiori competenti e dei tecnici dell'automobilismo.

Il nostro Sodalizio ha, inoltre, continuato ad offrire, a mezzo di propri Rappresentanti, il notevole contributo della sua esperienza, sia ai lavori del Comitato Intercorporativo per l'Automobilismo, sia agli studi della Commissione Ministeriale incaricata di elaborare le proposte di riforma del Codice Stradale.

Il **Servizio della Consulenza Legale** offerto gratuitamente ai Soci che desiderano conoscere le disposizioni vigenti in materia turistica, la loro interpretazione ed applicazione, nei singoli casi pratici, è in continuo sviluppo. Numerosissime sono state le richieste di chiarimenti e di pareri, a cui si diede esauriente risposta.

Anche per quanto concerne il **turismo e la circolazione internazionale** assai attivi e fecondi sono stati i contatti della C. T. I. con le Associazioni similari straniere, ed apprezzatissima la collaborazione da essa prestata in Convegni e Congressi promossi dall'Alliance Internationale de Tourisme o dal Conseil Central du Tourisme International, per lo studio dei problemi relativi all'intensificazione del movimento turistico tra i diversi Paesi.

Il **Servizio dei documenti doganali** (*trittici* e *carnets de passages en douanes*) gode del crescente favore dei Soci automobilisti, motociclisti e ciclisti, che ne ritraggono notevoli agevolazioni nell'adempimento delle formalità relative al passaggio delle frontiere.

Come è noto, il Sodalizio si sostituisce al Socio rendendosi garante verso le Amministrazioni doganali dei Paesi esteri della riesportazione dei veicoli dai Soci stessi temporaneamente importati nel territorio di detti Paesi, entro il periodo di validità del trittico o del *carnet*.

Ciò, naturalmente, presuppone da parte del Socio una cauzione che, se fino a qualche anno fa consisteva per lo più in un deposito in contanti, oggi invece si concreta in maggior parte sotto forma assicurativa. Infatti, la C. T. I., per rendere il servizio sempre più agevole, economico e accessibile, ha stipulato una convenzione con le principali Compagnie di Assicurazione, in base alla quale queste, mediante il pagamento di un tenue premio, garantiscono il Sodalizio per le somme che questo fosse chiamato a pagare in dipendenza di uso irregolare dei documenti doganali.

Nel 1938 un nuovo *trittico* è stato istituito per cauzionare l'importazione temporanea in Italia di canotti pieghevoli, con e senza motore. Il documento è già in distribuzione presso le Associazioni turistiche di varie Nazioni, dove lo sport e il turismo nautico sono molto diffusi.

L'Istituto Sperimentale Stradale della C. T. I. e del R. A. C. I. ha concluso, alla fine del 1938, un'annata particolarmente feconda sia nel campo delle prove sui materiali, sia in quello delle ricerche e della propaganda tecnica. Come già per l'esercizio 1937, le relazioni sulla produzione originale di ricerca dell'Istituto sono state raccolte in volume – il secondo della serie *Ricerche e Studi* – che non mancherà di attrarre, come già il precedente, tutta l'attenzione dei cultori della specialità, per i suoi contributi affatto originali allo studio ed alla soluzione delle questioni più diverse in relazione alla conoscenza dei materiali stradali e dei rapporti fra il veicolo e la strada (scivolosità, visibilità, ecc.).

È poi da segnalare, nel settore delle prove di controllo, una sempre maggior valorizzazione della portata pratica degli accertamenti di laboratorio, attraverso confronti sistematici fra il risultato delle prove e il comportamento effettivo dei materiali di impiego.

All'Istituto Sperimentale Stradale si devono, inoltre, l'organizzazione del 7° Convegno Nazionale Stradale, che ebbe luogo a Firenze nel mese di marzo; la redazione dei relativi *Atti*, come pure quella del volume presentato al Congresso Internazionale della Strada tenutosi all'Aja nel mese di giugno successivo.

La Rivista « LE STRADE », che è anche l'organo dell' I. S. S., proseguendo nello svolgimento del suo programma di migliorie, ha nel 1938 notevolmente accresciuto la propria materia.

Le **segnalazioni stradali.** Avviata ormai ad un soddisfacente sviluppo la segnalazione sulle strade di grande comunicazione – statali e provinciali – per la collaborazione fra il nostro Sodalizio e gli Enti competenti, l'opera di propaganda del nostro *Ufficio delle segnalazioni stradali* è stata soprattutto rivolta, con accresciuta intensità, agli Enti locali (Comuni e Consorzi) a cui compete la segnalazione sulla rete della viabilità minore e nell'interno degli abitati.

Si tratta di un'attrezzatura necessaria affinché la rete delle strade locali, sviluppatissima specialmente nell'Italia Settentrionale, diventi facilmente praticabile per servire di collegamento fra le strade di grande comunicazione e rendere più facilmente accessibili le località lontane dalle maggiori strade itinerarie. Inoltre, la segnalazione nell'interno degli abitati, provvedendo alla disciplina del transito, crea le condizioni di una più facile circolazione.

Si richiede pertanto, sulla rete delle strade locali e nell'interno degli abitati, un impianto segnaletico che presenta particolari difficoltà, anzitutto per la molteplicità delle esigenze a cui deve rispondere e, quindi, per il gran numero degli Enti ai quali è affidata la sua attuazione, i quali potrebbero provvedervi con criteri differenti, atti ad ingenerare confusione.

Ad ottenere una certa uniformità di segnalazione, a norma delle necessità tecniche generali e delle disposizioni dei vigenti Decreti, giova soprattutto l'intervento degli Ispettori Stradali, istituiti dal nostro Sodalizio, i quali, in diligenti sopraluoghi, rilevano, caso per caso, le necessità del traffico stradale.

Inoltre, il nostro Sodalizio ha dedicato specialissima cura alla segnalazione delle località d'importanza storico-patriottica e artistica e ai cartelli itinerari che offrono il tracciato delle strade di accesso alle più notevoli località turistiche. È in corso una azione di propaganda e un'intesa con gli Enti Provinciali per il Turismo, affinché questa attrezzatura possa convenientemente svilupparsi.

Il **Villaggio Alpino.** I risultati del 18° esercizio si possono considerare soddisfacenti, nonostante le nuove spese inerenti al considerevole aumento numerico dei piccoli ospiti.

Le quote dei Soci Fondatori sono aumentate di 7, per l'importo di L. 700; le quote dei Soci Patroni di altrettanto, per l'importo di L. 35.000.

Le entrate di esercizio ammontarono a L. 67.739, per contributi destinati alle gestioni estiva e invernale. Altre L. 56.000 si ebbero da interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni, che sono oggi 163.

Tra le offerte più cospicue notiamo quelle di L. 10.000 della Banca Commerciale Italiana; pure L. 10.000 della Cassa di Risparmio di Milano, che, per dimostrare la sua simpatia verso la nostra Opera assistenziale, ha aumentato il suo contributo di L. 2000.

Le spese per la Colonia estiva ammontarono a L. 77.283,70 e per la Colonia invernale a L. 61.397,95. Poiché i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono 336 (con un aumento di 48 in confronto agli anni precedenti) per 10.080 giornate complessive, e nella invernale furono 66, per un complesso di 6072 giornate, si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 7,67 per il soggiorno estivo e di L. 10,11 per l'invernale, ossia di L. 8,59 di media generale, in confronto a L. 10,33 dell'esercizio 1937.

Nell'anno abbiamo poi avuto diversi contributi da Soci ed Enti veramente benemeriti del nostro Villaggio e precisamente: L. 10.000 della Consociazione Turistica Italiana in memoria di Camillo Magnocavallo; L. 5000 della Famiglia Pandini per trasformare in galleria il portico della Villa offerta dal cav. Giulio Pandini; L. 3680 dal gr. uff. Ettore Moretti per l'acquisto di nuovi lettini; L. 15.084,15 della Cassa di Risparmio di Milano per l'arredamento della « Villa Rosa e Marco De Marchi ».

Il gr. uff. Ettore Moretti si è assunto anche la costruzione di un padiglione idroterapico, che costituirà un altro gioiello della nostra Colonia e che verrà inaugurato nel prossimo settembre.

Ancora una volta sentiamo il dovere di esprimere la nostra viva riconoscenza alle persone che dedicano da anni una parte non indiffe-

rente del loro tempo all'assistenza e alla tutela dei nostri piccoli ospiti: anzitutto al nostro Consigliere comm. Mario Tedeschi e alla sua gentile Signora, che hanno fatto del Villaggio uno dei più nobili scopi della loro esistenza; poi, in modo speciale, al dottor comm. Alfredo Albertini, che fin dall'inizio dirige, con abnegazione, amore e perizia grandissima, il servizio sanitario della Colonia; al prof. Angelo Sichirollo che dal 1928 si assunse l'organizzazione dell'insegnamento elementare nella Scuola Serina.

CONSOCI,

Il lavoro così vasto, vario e complesso che Vi abbiamo esposto in linee molto sommarie, non avrebbe potuto compiersi senza la collaborazione intelligente e appassionata del nostro Personale, che nella sua totalità si è dimostrato degno delle sue delicatissime e non facili attribuzioni. Il nostro più vivo elogio ad esso e, in particolare, al dr. gr. uff. Attilio Gerelli, che ne è guida e animatore: in riconoscimento dell'opera che da oltre 26 anni Egli svolge per le maggiori fortune del Sodalizio, il Consiglio gli conferisce la nuova qualifica di Direttore Generale.

Noi tutti qui sentiamo di essere strumenti modesti, ma convinti ed entusiasti, di una grande missione: far conoscere sempre meglio a noi stessi e al mondo gli aspetti così vari e così attraenti di questo nostro impareggiabile Paese. La soddisfazione – grande anche in tempi normali – di poter dedicare propositi e attività ad un così alto dovere civile si accresce infinitamente in questa nuova êra di ardimenti e di conquiste in cui abbiamo la fortuna di vivere. Tutto quello che di grande ha realizzato il Duce in Patria ed oltremare, negli spiriti e nelle cose, deve avere un preciso riflesso e una illustrazione fedele nell'opera della C.T.I. Ed anzi, costituendo in noi sempre più vigile la coscienza della nostra italianità e della missione universale che all'Italia spetta per volere e per impulso del Fascismo, vogliamo, ciascuno di noi, cooperare, agli ordini del Duce, al compito che ci è stato assegnato, all'attuazione del voto comune di una stabile pace fondata sulla reciproca comprensione e sulla giustizia: voto nel quale è implicita anche la traduzione in atto delle legittime aspirazioni del nostro Paese.

IL CONSIGLIO DELLA C. T. I.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1938

CONSOCI,

Il Bilancio dell'esercizio 1938, che il nostro Consiglio Vi presenta, non differisce dai precedenti per la costante proporzione fra rendite e spese.

I contributi dei Soci per quote di associazione, abbonamenti e supplementi diversi, hanno segnato un considerevole aumento rispetto all'esercizio 1937 e le maggiori somme incassate hanno permesso di far fronte ai maggiori oneri previsti fin dallo scorso anno per le pubblicazioni e i servizi vari.

La situazione patrimoniale, che al 31 dicembre 1938 si chiude, all'attivo e al passivo, con L. 67.497.306,76, è caratterizzata da un nuovo miglioramento di tutte le voci attive.

I valori pubblici e privati vennero valutati con gli stessi criteri usati nei bilanci precedenti; lo stesso dicasi delle riserve per gli impegni di bilancio e per la fluttuazione dei valori stessi.

Nelle nostre frequenti riunioni abbiamo seguito e controllato lo svolgersi di ogni operazione amministrativa che si riflette nel rendiconto annuo. Possiamo perciò esserVi garanti che tanto la contabilità quanto il bilancio sono redatti secondo le migliori norme amministrative e che le valutazioni dei valori pubblici e privati, delle esistenze delle pubblicazioni e dei residui attivi sono state fatte con le maggiori cautele, in modo da evitare la benché minima sorpresa.

L'opera grandiosa svolta dal Sodalizio anche durante l'esercizio decorso – nel quale si sono erogati oltre 10 milioni di lire, di cui circa 7 per pubblicazioni distribuite nell'annata ai Soci – ha avuto uno sviluppo armonico con le maggiori possibilità del bilancio.

La situazione finanziaria è perciò solidissima, e quindi tale da consentirci di guardare con fiducia all'avvenire.

Consoci, Vi raccomandiamo di continuare alla C. T. I. l'appoggio entusiastico datogli fin qui e Vi invitiamo ad approvare il bilancio sottoposto ai Vostri suffragi. Vi unirete così a noi nell'esprimere a quanti hanno collaborato all'esercizio 1938, cioè alla Presidenza, al Consiglio, alla Direzione del Sodalizio e a tutti i Funzionari, il meritato plauso per avere esemplarmente curato le sorti di questa nostra cara Istituzione.

I Sindaci

Dr. G. B. Rocca – Rag. Angelo Lonati
Rag. Giovanni Barbieri

22 marzo 1939-XVII.

BILANCIO CONSUNTIVO

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVITÀ

Valori pubblici e privati:		Nominali		
Rendita	5 %	L. 9.749.200	L. 9.029.709,04	
Buoni del Tesoro Novennali . . .	4 e 5 %	» 8.705.000	» 8.320.881,10	
Obbligazioni delle Venezie	3,50 %	» 1.333.600	» 990.198,—	
N. 524 Obblig. Debito Redimibile	3 %	» 262.000	» 159.820,—	
» 40.755 Cartelle Redim. Immobil.	5 %	» 4.075.500	» 3.809.258,20	
» 11.824 Cartelle Fondiarie Venezie, Sarde, Monte dei Paschi, Cassa di Risparmio di Bologna, Cassa di Risparmio di Milano, Istituto Cred. Fond. di Roma	4 %	» 5.912.000	» 5.726.191,04	
» 1.899 Obblig. Consorzio Opere Pubbliche, Roma . . .	4,50 %	» 949.500	» 938.531,30	
» 4.551 Obblig. Consorzio Opere Pubbliche, Roma . . .	5 %	» 2.275.500	» 2.197.093,92	
» 5.500 Obblig. Istit. Cred. Opere Pubblica Utilità, Roma	6 %	» 2.750.000	» 2.710.248,25	
» 365 Obblig. Risanam. Napoli .	5 %	» 182.500	» 147.825,—	
» 200 » Ferrov. d. Tirreno	5 %	» 100.000	» 91.000,—	
» 567 » Prest. Un. Napoli	5 %	» 56.700	» 37.705,50	
zioni di Società Immobiliari			» 16.480.934,80	
Diversi			» 24.900,—	
				50.664.296,15
Conti Correnti presso Banche e Cassa			L.	1.026.113,17
Attività diverse relative alla Sede			»	346.749,02
Guida d'Italia: Edizione in lingua italiana (24 volumi), esistenza			»	259.322,—
Guida d'Italia: Ediz. in francese, inglese, tedesco (10 vol.), esistenza . . .			»	28.779,—
Carta d'Italia al 250.000: Valore dell'esistenza			»	45.672,—
Carta Automobilistica al 200.000: Valore dell'esistenza			»	81.993,—
Attraverso l'Italia: Valore dell'esistenza dei primi 8 volumi			»	252.714,—
Grande Atlante Internazionale: Valore dell'esistenza			»	175.180,—
Pubblicazioni diverse: Valore delle esistenze			»	364.682,90
Minuterie: Varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.			»	65.989,40
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti esposto per memoria in . . .			»	1,—
Mobili, macchine e pietre litografiche incise			»	255.001,—
Depositi presso terzi a cauzione			»	6.588,80
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali			»	4.015.009,—
diversi			»	312.160,40
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari			»	3.325.655,25
Gestioni diverse: Villaggio Alpino (ammontare delle attività al 31 Dicembre, come da bilancio)			L. 2.962.366,42	
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchine			» 562.156,80	
				3.524.523,22
Spese anticipate di competenza dell'Esercizio 1939			L.	2.746.877,45
			L.	67.497.306,76

DELL'ESERCIZIO 1938
AL 31 DICEMBRE 1938

PASSIVITÀ

Quote versate dai Soci annuali per il 1939:			
Rinnovazioni Italia N. 91.679 a L. 15 e L. 22 L.	2.009.056,—		
Estero » 1.058 » » 25 » » 32 »	33.457,—		
N. 92.737		2.042.513,—	
Nuove iscrizioni: Italia N. 2.694 a L. 24 . . . L.	64.656,—		
Estero » 53 » » 34 . . . »	1.802,—		
N. 2.747		66.458,—	2.108.971,—
Quote anticipate dei Soci quinquennali . . . . . L.			33.136,—
Soci vitalizi e integrazione di vecchie quote a pagamento rateale . . »			1.525.379,90
Impegni vari di bilancio per pubblicazioni diverse, cartelli indicatori, indennità di licenziamento al personale, ecc. . . . . »			2.831.477,13
Anticipazioni di Soci e varie pel 1939 per abbonamenti a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie del Mondo », a « L'Albergo in Italia », a « Le Strade », a supplementi vari, ecc. . . . . »			2.318.421,05
Fornitori e diversi . . . . . »			1.021.479,54
Depositi a cauzione . . . . . »			10.000,—
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali . . . . . »			4.015.009,—
diversi . . . . . »			312.160,40
Gestioni diverse:			
Villaggio Alpino (contropartita) . . . . . L.		2.962.366,42	
Istituto Sperimentale Stradale (contropartita) . . . . »		562.156,80	3.524.523,22
Fondo di previdenza " Johnson - Bertarelli " e Fondo di assistenza " Benito Mussolini " per il personale . . . . . L.			444.833,05
Fondo fluttuazione valori . . . . . »			962.903,40
			19.108.293,69
Patrimonio sociale:			
a) N. 252.591 Soci vitalizi al 31 Dicembre 1937 . . . . L.		40.378.825,—	
» 5.443 » » iscritti nell'anno:			
Italia N. 5.364 . . . . . »		1.421.600,—	
Estero » 79 . . . . . »		37.700,—	
N. 258.034 Soci vitalizi al 31 Dicembre 1937 . . . . L.		41.838.125,—	
Supplementi di L. 50 pagati al 31-12-1938 N. 14.633 L.		731.675,—	
Quote di integrazione versate al 31 Dicembre 1938 . . »		1.535.525,—	
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi . . . . L.		44.105.325,—	
b) Soci della C.T.I. fondatori della sede:			
Contributi al 31 Dicembre 1937 . . N. 4.426 quote			
Nuove quote sottoscritte nel 1938 . » 20 »			
Totale N. 4.446 quote L.		444.600,—	
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1937 L.	3.691.622,42		
Sopravvenienze attive dell'Esercizio . »	1.688,35		
L.	3.693.310,77		
Quota che si passa al Fondo di Riserva L.	145.777,30	3.839.088,07	48.389.013,07
L.			67.497.306,76

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

DAL 1° GENNAIO AL 31 DICEMBRE 1938

RENDITE

Soci annuali 1938 – Annualità riscosse durante l'anno:

Rinnovaz. e quote Soci quinquennali { Italia N. 166.611 . . a L. 15 e L. 22	L.	3.654.214,—	
Estero » 2.098 . . a » 25 e » 32	»	66.527,—	
N. 168.709			3.720.741,—
Nuove iscrizioni { Italia N. 12.773 . . . . . a L. 24	L.	306.552,—	
Estero « 486 . . . . . a » 34	»	16.524,—	
N. 13.259			323.076,—
	L.		4.043.817,—

Statistica dei Soci:

Annuali	N. 181.968
Vitalizi	» 258.034
Vitalizi a rate	» 10.445
Totale	N. 450.447

Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	L.		46.083,65
Interessi { sui valori pubblici e privati	L.	2.079.011,05	
sulle somme depositate presso le Banche . .	»	13.808,55	
			2.092.819,60
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi . . .	L.		3.988.916,65
Introiti diversi	»		91.538,30
	L.		10.263.175,20

SPESE

Pubblicazioni: Riviste «Le Vie d'Italia», «Le Vie del Mondo», «L'Albergo in Italia», «Le Strade»; Annuario Generale 1938; «Guida dell'Africa Orientale Italiana»; Pubblicazioni-premio; Bollettino d'informazioni; Varie	L.	6.925.212,20
Sezioni: Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento alberghi, Uffici Succursali, Convegni, Congressi, Organizzazione gite, escursioni e campeggio, ecc.	»	456.156,60
Spese generali e Servizi speciali per i Soci: Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, corrispondenza, spedizione di pubblicazioni, magazzino, schedario, posta, telegrafo, telefono, cancelleria, stampati, ecc.	»	1.974.560,20
Propaganda: Esposizioni, manifestazioni, propaganda forestale, propaganda Soci vitalizi, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc.	»	572.411,75
Miglioramento Strade: Quota per le spese di funzionamento dell'Istituto Sperimentale Stradale e spese di propaganda	»	152.045,70
Varie	»	37.011,45
Quota che si passa al Fondo di Riserva	»	145.777,30
	L.	10.263.175,20

IL PRESIDENTE
Sen. CARLO BONARDI

IL CONSIGLIERE DELEGATO ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI - Dr. Rag. G. B. ROCCA - Rag. GIOVANNI BARBIERI

STATUA DI LEGIONARIO ROMANO RITROVATA NEGLI SCAVI DELL'ACROPOLI DI BUTRINTO

(Arch. fot. C.T.I.)

L'INDISSOLUBILE UNIONE ITALO-ALBANESE

L'ALBANIA

Il territorio del Regno d'Albania è delimitato dai confini definiti nei protocolli di Firenze del 1925 e 1926, sanzionati dalla Conferenza degli Ambasciatori a Parigi il 30 luglio 1926. La superficie è di 27.538 kmq., di poco inferiore a quella del Piemonte. L'Albania politica non corrisponde però pienamente né all'Albania geografica né a quella etnografica.

Geograficamente, infatti, l'Albania è una regione abbastanza ben delimitata a N. dalle Alpi Albanesi, a E. dalla displuviale Adriatico-Egeo, a S. da una linea di monti che include l'alto bacino della Voiussa e scende sul Mare Ionio di fronte a Corfù, all'altezza di Capo Stilo, a O. dall'Adriatico e dall'Ionio. Ma il confine politico lascia in territorio iugoslavo l'angolo NO. delle Alpi Albanesi (zona di Giacoviza-Prizren) (1), una parte del versante E. del Drin Nero (zona di Dibra), l'estremo corso superiore del Drin Nero stesso (zona di Struga) e taglia il lago di Ocrida; lascia poi in territorio iugoslavo e greco una parte del lago di Prespa, in territorio greco l'alto corso della Voiussa, per coincidere, infine, col confine geografico.

---

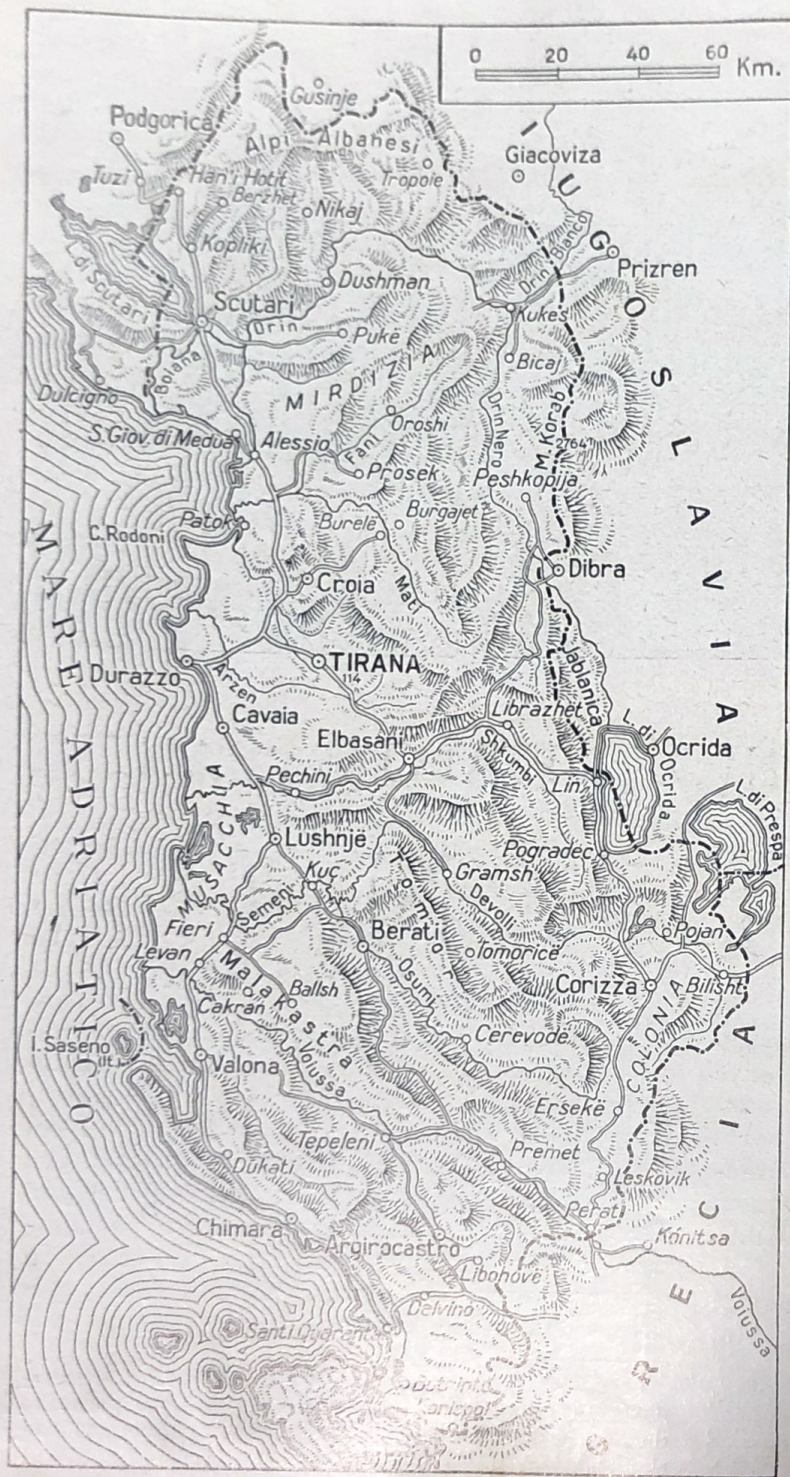
(1) L'ortografia dei nomi è quella dell'*Atlante Internazionale della C.T.I.* (tav. 75-76 e 76 bis): si usano dunque i nomi ufficiali albanesi, salvo nei casi ove esistono forme italiane comunemente accettate.

Gli Albanesi costituiscono una massa compatta: su 1.003.097 abitanti censìti nel 1930 i gruppi non albanesi rappresentano meno del 10% della popolazione; per contro, si calcola che esistano oltre 100.000 Albanesi nella Grecia nord-occidentale e circa 600.000 nella Serbia meridionale. Forti colonie albanesi, che conservano in parte i loro caratteri, sono anche in Italia (Puglie, Abruzzi e Molise, Lucania, Calabria, Sicilia e Zara).

Sotto l'aspetto fisico-geografico, caratteristica dell'Albania è il suo complicatissimo rilievo, nel quale si possono distinguere quattro gruppi principali. E cioè: le Alpi Albanesi a N., elevantisi a 2500 metri e più; le catene di confine sulla destra del Drin, asprissime, intricate, con vette fino a 2764 m. (nella catena del Korab), che circondano a O. la conca di Dibra; la regione montuosa centrale, anch'essa intricata, ma a forme più dolci, con elevazioni fino a 2000-2300 metri e culminante nei Monti Gramos (M. Razdolik, 2519 m.), separanti l'Albania dall'Epiro; la catena meridionale e sud-occidentale, che in direzione NO-SE. giunge al mare coi monti della Chimara e con gli Acroceraunì, delimitanti da S. la Baia di Valona. Massicci notevoli, in questa catena, sono il Tomor (2480 m.), il M. Je Papingul (2495 m.), il Griva (o Griba; 2130 m.) e infine gli Acroceraunì.

Davanti a queste maggiori dorsali si svolgono quasi normalmente altri allineamenti collinosi, con direzione generale NO-SE.: principali, procedendo da sud verso nord, la Malakastra (700-800 m.), il Lushnjë, il Kraba, terminante sopra Durazzo, il Kerçokës. Nella regione costiera si stende, dal Lago di Scutari alla baia di Valona, una fascia pianeggiante di carattere alluvionale, ma solcata dalle estreme propaggini delle dorsali sopraccennate. Essa può suddividersi così: piana di Scutari; piana del Mati-Ismi, in parte acquitrinosa; piana di Durazzo; grande pianura della Musacchia, solcata dagli estremi bassi corsi dello Shkumbi, Semeni e Voiussa, soggetta a inondazioni invernali, in parte ancora lagunare, infestata dalla malaria.

Fiumi principali sono: la Boiana, emissario del L. di Scutari (40 km. di corso); il Drin (280 km.), di cui il ramo Drin Nero è emissario del L. di Ocrida e che sfocia presso Alessio; il Mati (104 km.); l'Ismi (70 km.), che, provenendo dai monti fra Tirana e Croia (o Kruë), sfocia ad E. di C. Rodoni; l'Arzen (90 km.) proveniente dai monti di Elbasani e sfociante a N. di Durazzo; lo Shkumbi (147 km.) che nasce nella Jablanica Planina a O. del L. di Ocrida e sfocia a S. di C. Gagji; il Semeni (252 km.) formato dalla riunione dei tortuosi Devolli e Osumi; la Voiussa (237 km.) – il cui alto corso è nella regione del Pindo, politicamente greca –, che sfocia a N. della Laguna di Arta; infine, corsi d'acqua minori sfociano nella Laguna di Butrinto.

Laghi principali: quello di Scutari, di cui solo la parte orientale è compresa nell'Albania politica; il L. di Ocrida, in parte albanese e in parte iugoslavo; il L. di Prespa, diviso fra Iugoslavia, Albania e Grecia; il Lago Mala Prespa (o Malik) attraversato dall'alto corso del Devolli. Approdi principali: S. Giovanni di Medua, la rada di Durazzo, l'ampia baia di Valona, Porto Palermo, Santi Quaranta.

Nelle pianure il clima è mite, con temperatura invernale media da + 4° C a + 9° C; media annua da 14° C a 16° C. La massima media raggiunge soltanto i 25°, prolungabili però per tutto il luglio e l'agosto con la conseguenza di una caldura pesante. L'escursione annua è forte (fino a 20° nella zona di Scutari); l'influenza marittima mitigatrice giunge solo a breve distanza dalla costa. Il regime complessivo dei venti produce di frequente mare grosso, anche nell'interno della baia di Valona.

L'Albania è uno dei paesi più piovosi d'Europa: il periodo estivo è secco, specie nella zona costiera meridionale; frequenti le piogge autunnali e invernali, spesso a carattere torrenziale. Nelle regioni elevate la neve dura tutto l'inverno e talvolta fino a primavera inoltrata.

IN QUESTA CARTINA È NITIDAMENTE INDICATA LA DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE NELLE VARIE PARTI DELL'ALBANIA.

Mentre prima della conquista turca l'Albania era quasi completamente cristiana (cattolici-romani e greco-ortodossi), ora essa annovera circa il 67% di musulmani, il 21 % di greco-ortodossi e solo il 12% di cattolici-romani. Gli ebrei, pochi di numero, risiedono solo nei maggiori centri. I musulmani prevalgono nel centro e nel NE., i cattolici nella zona di Scutari, i greco-ortodossi nel S. e nel SE.

La densità media della popolazione è di 36 abitanti per kmq., ma gli abitanti sono molto variamente distribuiti: nella conca di Corizza si raggiunge la densità ragguardevole di 100 abitanti per kmq. I centri più importanti, secondo il censimento del 1930, sono: la capitale Tirana (30.806 abitanti), Scutari (29.209), Corizza (22.787), Elbasani (13.796), Argirocastro (10.836), Berati (10.403), Durazzo (9739), Valona (9106), Cavaia (5520), Croia (4000), Delvino (3000), Alessio, Fieri, Lushnjë, ecc.

Gli Albanesi – che si dicono « Shqipetare », donde altresì il nome ufficiale di « Shqipnia » dato all'Albania – hanno lingua propria, derivante con tutta probabilità dall'antico illirico e dal tracico, ma contenente numerose voci di importazione italiana, turca, greca, bulgara, serba. Principali dialetti sono il *ghego* nel settentrione e il *tosco* nella parte meridionale; esistono inoltre un dialetto italo-albanese e uno greco-albanese. La letteratura è molto scarsa e si limita essenzialmente alla poesia con canti epici celebranti le gesta del patriota Scanderbeg. Negli ultimi decenni, un certo risveglio intellettuale ha dato impulso a scritti vari, ma nessuno scrittore è finora assurto a fama europea. Né vi sono forme d'arte indicanti una propria civiltà; si riscontrano invece imponenti resti della dominazione romana, tracce dell'epoca bizantina, di costruzioni venete (castelli diroccati, fortificazioni a Butrinto, Valona, Durazzo, Alessio), di costruzioni turche (moschee e torri). Ricca è l'arte applicata alle piccole industrie: armi, lavorazione dell'argento per ornamenti maschili e femminili, sculture in legno del tipo slavo nella zona di Scutari, stoffe a telaio o a mano, con disegni variati e a colori vivaci.

Fondamento della vita economica dell'Albania è l'agricoltura, alla quale si prestano specialmente le zone pianeggianti e collinose della parte centrale e orientale. Ma le zone costiere, impaludate e malariche, sono scarsamente abitate e coltivate; inoltre nella pianura predominano i latifondi. Nelle vallate del sud, ove prevale la media proprietà, l'agricoltura è maggiormente progredita. Essa è, per ovvie ragioni, scarsa nella cintura montuosa nord-orientale e settentrionale. Si calcola che poco più del 20% della superficie dell'Albania sia coltivabile, ma che solo il 9% (2582 kmq.) ne sia coltivata. I sistemi agricoli sono tuttora, in molte zone, assai primitivi; ma imprese italiane, come si dirà, stanno apportando un profondo rinnovamento.

Principali prodotti agricoli sono il mais, elemento fondamentale dell'alimentazione; il riso, ove è possibile l'irrigazione; il frumento, nelle zone basse; l'orzo e l'avena, sparsi un po' dappertutto; e altri cereali. Fra le piante industriali, il cotone, il tabacco, molto coltivato nelle zone di Scutari ed Elbasani. Altra importante coltivazione è quella dell'olivo, rigoglioso

UNA PARTE DI TIRANA – CAPITALE DELL'ALBANIA –, VISTA DALL'AEROPLANO. (*Fot. Renzoni*)

nella zona centrale; nella Chimara abbondano gli agrumi. La coltura della vite è limitatissima e in massima solo per la produzione di uve da tavola. Notevole risorsa sono i boschi: quercia, cerro, olmo e frassino fra il Drin e l'Arzen, fra Croia e Alessio, fra Tirana e Elbasani; faggio, pino, abete e larice nei monti del nord e nord-est; quercia, faggio e abete nelle vaste foreste della Mirdizia; noce abbondante nei latifondi dell'Albania settentrionale.

L'allevamento del bestiame è esercitato in massima da pastori seminomadi; le statistiche più recenti indicavano l'esistenza di circa un milione e mezzo di ovini, 700.000 bovini (prevalenti nella Musacchia), 300.000 equini, in massima nel mezzogiorno, con buoni allevamenti nella zona di Delvino. La lana, nel 1926, veniva esportata in ragione di fr. oro 608.000 (nel 1937 fr. oro 1.833.000); le pelli ovine e bovine (allo stato greggio) in ragione di fr. oro 400.000 (nel 1937: fr. oro 1.484.000); il formaggio di pecora per 445.000 fr. oro (nel 1937: fr. oro 950.000). Il pollame è molto abbondante.

Le risorse minerarie sono cospicue. Fino al 1600 esistevano miniere d'argento, ma lo sfruttamento di esse non è stato ripreso. Giacimenti di rame, ferro e minerale con ossido di ferro trovansi a Pukë (E. di Scutari), sfruttati da una concessione italiana, e alle sorgenti del Fani, ove si trovano anche piriti; minerali di cromo si trovano nella zona di Scutari e dell'alto Devolli; asbesto, piriti di rame ed anche aurifere a S. del L. di Ocrida; strati gessosi a nord di Valona; bauxite nei monti settentrionali; argille, marne e saline nella zona costiera; sorgenti termali solforose a Peshkopija, a Lleshan presso Elbasani, a Banja presso Premet.

Ma la principale risorsa che offre vaste prospettive è quella dei bitumi e dei petroli. Vi sono zone bituminose a Selenizza, a poca distanza da Valona, nonché nella Malakastra e a N. di Berati; zone petrolifere nella fascia subcostiera e in una striscia interna da Scutari a Delvino, nonché a S. di Corizza e lungo l'alto Devolli, a O. del L. di Ocrida, nella zona di Tepeleni, al Passo di Kraba fra Elbasani e Tirana, e in altri punti.

Durante la guerra mondiale, vennero fatte ricerche di petrolio da tecnici italiani, francesi e inglesi, basandosi specialmente su studi compiuti dal Martelli e da altri geologi italiani: esse fruttarono risultati specialmente nella piana di Drasciovitza. Verso il 1925 l'*Anglo-Persian Oil Co.* ottenne una notevole concessione nella zona della Malakastra, e altre ne ottennero la *Standard Oil* di New Jersey e il *Syndicat Franco-Albanais*. Il Governo Fascista, dal canto suo, ottenne una concessione per l'*A.I.P.A.* (*Azienda Italiana Petroli Albania*), dipendente dalle Ferrovie dello Stato, la quale effettuò una larga serie di ricerche geo-fisiche nella propria zona (di 164.000 ha. complessivi). I migliori risultati, nonostante la difficoltà delle comunicazioni, si

TIRANA – IL VIALE BENITO MUSSOLINI. *(Arch. fot. C. T. I.)*

ottennero a Kuçakë nella zona del Devolli, il cui campo petrolifero ha cominciato ad essere sfruttato nel 1935.

I pozzi perforati in Albania (circa 160 pozzi all'anno) hanno una profondità fra 600 e 900 metri; la rete di tubazioni collegante i vari serbatoi fa capo a un oleodotto lungo 74 km. – capace di far defluire 1000 mc. al giorno – che adduce il petrolio al porto di Valona. Fino al novembre 1938, la produzione complessiva è stata di 277.060 mc.; si presume, mediante l'impulso dato alle perforazioni, di portarla a 300.000 mc. annui (1). Il petrolio albanese, però, per la sua base asfaltica e per l'elevato tenore di zolfo, mal si prestava alla lavorazione per distillazione, o a quella per distillazione e piroscissione, sì che forniva solo il 13% di benzina con la prima e il 40% con la seconda. La Sezione Combustibili del Politecnico di Milano studiò la possibilità di applicarvi i processi di idrogenazione, con l'eccellente risultato di

(1) Dati desunti da un articolo di G. Coppa-Zuccari nel *Messaggero* dell'8 aprile. Secondo altri dati, la produzione di petrolio grezzo è stata di 13.120 mc. nel 1935, 51.140 nel 1936, 93.000 nel 1937, più di 120.000 nel 1938, con un totale di quasi 300.000 mc.

DONNE ALBANESI. *(Fot. Michelesi)*

SCUTARI. (*Arch. fot. C. T. I.*)

SCUTARI, DALLA FORTEZZA VENEZIANA. (*Arch. fot. C. T. I.*)

raggiungere l'80 % di benzina, donde la creazione, in unione con la *Montecatini*, dell'*Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili* (*ANIC*), i cui impianti, entrati in piena attività alla fine del 1938, consentiranno di ottenere dal petrolio albanese 260.000 tonn. annue di benzina, di cui 100.000 di benzina avio.

L'Albania – la cui storia nell'epoca classica si fonde con quella dell'Illiria e dell'Epiro – dopo la suddivisione dell'Impero Romano passa alle dipendenze di Bisanzio. Dal secolo V al X è sommersa da invasioni di Goti, Ungari, Bulgari, Slavi, Àvari; ma nel 1010 ritorna sotto Bisanzio. Nell'XI secolo si intensificano i rapporti con le Repubbliche marinare di Amalfi e Venezia; l'influenza di quest'ultima è massima al principio del sec. XIII (occupazione di

VALONA.

(*Arch. fot. C. T. I.*)

Corfù e Durazzo). Nel 1230 lo Zar bulgaro Asjan II porta il suo impero fino all'Adriatico; un secolo dopo, distrutto quell'Impero, il Re serbo Stefano Dusan assume il nome di Zar dei Serbi, Bulgari, Greci ed Albanesi. Ma già nel 1259 quasi tutta l'Albania era passata in possesso di Manfredi di Svevia, indi, fino al 1363, degli Angioini di Napoli.

Nel 1383 i Turchi distruggono il dominio serbo-montenegrino in Albania e ne occupano estese zone, mentre la zona di Scutari è ceduta ai Veneziani. D'allora in poi l'Albania rimane divisa in numerose piccole Signorie, in perpetua guerra fra loro. Nella prima metà del sec. XV Venezia è signora anche a Valona, a Butrinto e in quello che fu poi il Montenegro.

In questo momento il più grande patriota albanese, Giorgio Castriota

UNA VIA DI VALONA.

(*Arch. fot. C. T. I.*)

DURAZZO – IL PORTO. (*Arch. fot. C. T. I.*)

DURAZZO – LE MURA VENETE. (*Arch. fot. C. T. I.*)

Scanderberg (1403-1468), tenta di stringere intorno a sé gli Albanesi per liberarli dai Turchi, di cui sconfigge in lotte eroiche i vari eserciti; ma non riesce a scacciarli: Croia, città che gli ha dato i natali, rimane in potere degli Ottomani.

Morto Scanderbeg, i Turchi invadono interamente l'Albania, salvo Scutari e qualche città costiera difesa dai Veneziani. La Signoria ottomana peraltro non è così effettiva da impedire la persistenza di piccoli principati e da poter sedarne le insurrezioni, appoggiate spesso da Venezia. Anzi, già nel 1592 gli Albanesi offrono il governo delle loro terre a Carlo Emanuele di Savoia.

Dal 1821 al 1827, la storia dell'Albania si fonde con quella della Grecia: infatti, Marco Botzaris, eroico difensore dell'Epiro e generalissimo dell'esercito greco, è un Albanese.

Dal 1830 al 1847, scoppiano nuove insurrezioni contro i Turchi, tutte soffocate nel sangue.

Eccoci al trattato di Berlino (1878), che dà alla Serbia, al Montenegro ed alla Grecia porzioni dell'Albania. La «Lega albanese per la difesa e la rivendicazione del territorio nazionale» decide di opporsi con le armi all'occupazione dei territori suaccennati; le sue forze vengono vinte, nel nord, da un esercito ottomano. Dal 1897 al 1910 la guerra greco-turca e la rivoluzione dei Giovani Turchi dànno motivo ad altre vane ribellioni. La prima guerra balcanica (1912-13) rimette tutto in giuoco: i Montenegrini conquistano Scutari; i Serbi proseguono fino a San Giovanni di Medua e Durazzo; i Greci occupano Prevesa e Giannina.

Questo stato di cose non risponde agli interessi dell'Austria-Ungheria, che avendo da vari anni (specie dopo l'occupazione della Bosnia-Erzegovina) forti interessi commerciali in Albania, è contrarissima ad ogni ingrandimento dei Montenegrini e, più ancora, dei Serbi; né risponde a quelli dell'Italia, le cui relazioni economiche coi territori albanesi sono già in pieno sviluppo.

Terminata la seconda guerra balcanica, la Commissione internazionale per la delimitazione dei confini dell'Albania li stabilì, nel dicembre 1913, lungo una linea corrispondente all'incirca a quella delle frontiere attuali e Vlora Bey, ostacolato però da altri Governi locali (Shib Doda in Mirdizia, Essad Pascià a Tirana), costituì allora a Valona un governo provvisorio. Qualche mese dopo, la «Conferenza degli Ambasciatori» di Londra approvò uno Statuto dell'Albania eretta a Principato indipendente sotto la garanzia delle sei grandi Potenze, e a governarlo nominò il Principe tedesco Guglielmo di Wied, che assunse il potere pochi mesi prima che scoppiasse la guerra mondiale (7 marzo 1914). Egli era stato accolto entusiasticamente; ma per istigazione della Grecia si era formato ad Argirocastro un Governo autonomo, presieduto dall'ex ministro ellenico Zografos. In pari tempo, truppe greche posero a ferro e fuoco le città dell'Albania meridionale, massacrando parte della popolazione e costringendo il resto a rifugiarsi nell'Albania centrale, dove scoppiarono violente ribellioni: per cui il Principe di Wied il 3 settembre – in relazione anche allo scoppio della grande guerra – abbandonò defi-

PORTATRICI D'ACQUA. (*Fot. Michelesi*)

RAGAZZA ALBANESE. (*Fot. Michelesi*)

Giova però ricordare che nel patto di Londra dell'aprile 1915 era stata prevista la costituzione di uno Stato indipendente albanese-musulmano dell'Albania centrale, con capitale Durazzo, sotto la protezione dell'Italia e con l'assoluta sovranità italiana su Valona con Saseno, e sul retroterra di Valona dalla Voiussa, a nord, fino alla catena della Chimara, a sud. Inoltre, era stata prevista una spartizione del resto dell'Albania fra la Serbia e il Montenegro a nord e fra la Serbia e la Grecia a sud.

Ma la Serbia e il Montenegro erano stati posti fuori causa per effetto delle vittorie degli Imperi Centrali; la Grecia, però, che già aveva intanto occupata buona parte dell'Epiro e dell'Albania meridionale, teneva un contegno ambiguo fra l'Intesa – per la quale parteggiava il Presidente del Consiglio, Venizelos – e gli Imperi Centrali, favoriti dal Re Costantino. Nell'ottobre del 1916, poiché i Greci, invece di andarsene, secondo l'intimazione fatta dall'Intesa, tendevano a collegarsi con gli Austro-tedeschi nella regione di Ocrida, truppe italiane procedettero alla presa di possesso della regione di frontiera greco-albanese. In conseguenza, la nostra occupazione costiera si spinse verso sud, fino a Santi Quaranta compreso, mentre nell'interno si occupavano Delvino, Argirocastro, Premet, Perati e Leskovik.

nitivamente l'Albania. I Greci ne approfittano per riprendere Corizza, mentre i Montenegrini occupano Scutari e i Serbi penetrano nell'Albania settentrionale. A questo punto comincia l'intervento attivo, ormai necessario, dell'Italia. Ed infatti, se l'Austria – nostra concorrente economica in Albania, alleata ormai solo di nome, probabilmente avversaria del domani – avesse avuto il sopravvento sui Serbo-Montenegrini, ne sarebbe derivata una sua influenza in Albania, dannosa ai nostri interessi e, per effetto dell'occupazione della costa adriatica e ionica, pericolosissima per noi in caso di conflitto. Se invece la vittoria fosse toccata ai Serbo-Montenegrini, nessuno avrebbe potuto trattenerli dall'insediarsi nell'Albania settentrionale e centrale. In conseguenza, già nel luglio, in vista della situazione internazionale, nostri reparti di marinai avevano occupato e fortificato l'isola di Saseno, dominante l'ingresso della baia di Valona.

La ritirata dei Serbi nell'autunno del 1915 attraverso l'Albania e la preoccupazione che altre truppe belligeranti, nemiche o amiche, s'impadronissero della costa albanese, indussero il nostro Governo – già entrato in guerra dal 24 maggio – a costituire un «Corpo speciale d'occupazione dell'Albania», per il mantenimento di Valona e del suo retroterra e per l'occupazione di Durazzo: esso sbarcò a Valona ai primi del dicembre, occupando, per via di terra, Durazzo il 19 dello stesso mese.

IL SALUTO NAZIONALE: MENTRE RE ZOGU SPERPERAVA LE RISORSE DELLO STATO, LA POPOLAZIONE VIVEVA IN QUESTE MISERRIME CONDIZIONI. (*Fot. Bredenkamp*)

Il 3 giugno 1917 veniva proclamata solennemente ad Argirocastro l'unità e l'indipendenza del Regno d'Albania sotto l'egida e la protezione del Regno d'Italia. Con ciò si intendeva anzitutto riaffermare la politica albanese che l'Italia aveva sempre sostenuto nel periodo immediatamente precedente il conflitto mondiale; e, pur lasciando impregiudicate le future conclusioni del Congresso per la pace, dare esecuzione, in quanto ci concerneva, al patto di Londra. Inoltre, si intendeva tagliar corto agli intrighi greci nonché alle mire dei Francesi sulla ricca zona di Corizza, ove essi avevano creato una effimera *République de Coritza*.

LAVANDAIE. (*Fot. Michelesi*)

Crollata nella seconda quindicina del settembre 1918 la fronte austro-tedesco-bulgara d'Albania e Macedonia, il territorio albanese veniva completamente evacuato dag Austro-ungarici e occupato dalle truppe italiane fino a Scutari.

Nel dicembre 1918, sotto l'egida italiana, si istituiva a Durazzo un Governo regolare.

Nel luglio 1919, durante l'infausto periodo della politica italiana dell'immediato dopoguerra, un accordo italo-greco riconosceva le aspirazioni greche sull'Albania meridionale, alienando all'Italia la tradizionale simpatia albanese; ma un'assemblea nazionale a Lushnjë riaffermava, nel gennaio 1920, il proposito di strenua resistenza contro ogni spartizione e subito dopo il Governo provvisorio di Durazzo veniva sostituito da altro Governo, di cui fece parte Ahmed Zogu bey, futuro Re d'Albania.

Ulteriori intrighi internazionali, accentuando la diffidenza degli Albanesi verso di noi, ci indussero, anche per dar prova delle nostre buone intenzioni, a sgombrare il territorio da noi presidiato, ritirandoci nel campo trincerato di Valona (21 maggio), con piccoli presidi molto lontani e isolati. Ai primi di giugno, questi presidi furono attaccati di sorpresa da insorti e si delineò chiaramente una minaccia contro Valona, che venne attaccata l'11. Tanto quell'assalto quanti altri successivi vennero respinti, ma il Presidente del Consiglio del tempo, on. Giolitti, preferì far evacuare completamente l'Albania, ponendo in non cale i gravi interessi politici e militari che consigliavano di rimanervi e rinunziando al mandato conferitoci.

Fortunatamente la nostra opera aveva gettato semi destinati a fruttificare: sì che l'Italia riprese presto le buone relazioni con l'Albania, favorendone altresì gli interessi nei Congressi internazionali. Il nuovo Stato albanese venne solennemente riconosciuto dalla Conferenza degli Ambasciatori di Parigi e, il 17 dicembre 1920, ammesso nella Società delle Nazioni. La Conferenza predetta stabilì inoltre che se l'Albania – sempre soggetta a minacce jugoslave e greche – non fosse in grado di difendere il proprio territorio, Inghilterra, Francia e Giappone avrebbero appoggiato l'incarico all'Italia di ristabilirne le legittime frontiere.

Intanto in Albania, fra lotte intestine e rovesciamenti di Governo, acquistava prestigio Ahmed Zogu, che nel dicembre 1924 proclamava la Repubblica albanese, assumendone la presidenza.

Il 27 novembre 1927 venne firmato fra l'Italia e l'Albania un patto di amicizia, integrato poi da un patto di alleanza, e il 1° settembre 1928 l'Assemblea costituente proclamava la forma monarchica dello Stato, eleggendo a Re Ahmed Zogu (Re Zogu I).

Da parte dell'Italia, l'assistenza andò sempre più intensificandosi, nell'interesse degli Albanesi e con sacrifici onerosi per il nostro bilancio.

CIABATTINI ALBANESI. (*Fot. Michelesi*)

La condotta di Re Zogu in questi ultimi tempi essendosi dimostrata contraria agli interessi della sua nazione ed a quelli dell'Italia e dei numerosi Italiani residenti in Albania, ha infine costretto il Governo fascista ad intervenire in modo radicale, mediante sbarco di nostre truppe che, sotto la protezione di unità navali e di una divisione aerea, superando scarsissime resistenze di ribelli sobillati dallo stesso Re, hanno occupato, il 7 aprile del corrente anno, i punti principali della costa, completando nei giorni seguenti l'occupazione delle varie località dell'interno, ovunque entusiasticamente accolti dalle popolazioni.

Circa l'opera degli Italiani in Albania è da ricordare anzitutto che già durante la guerra mondiale molto si era fatto, a cura delle nostre truppe e di tecnici italiani, nelle regioni occupate: lavori portuali a Valona, a Durazzo, a Porto Palermo, a Santi Quaranta; miglioramento di parecchie strade, in particolare della Santi Quaranta-Leskovik, per renderle atte a un intensissimo traffico; costruzione di molte altre strade, fra cui la Valona-Santi Quaranta (130 chilometri) e la Valona-Tepeleni (92 km.), per un totale di 1000 km.; risanamento amministrativo di prefetture e di municipi; apertura di scuole; riordinamento dei servizi doganali, ecc.

L'opera di assistenza venne continuata nel dopoguerra. Come ha detto mirabilmente il Ministro Ciano «quanto in questi ultimi 15 anni è stato compiuto in Albania è legato esclusivamente al nome d'Italia. Lavoro e capitali italiani, con l'ausilio della ottima mano d'opera albanese, hanno costruito i porti, tracciato le strade, bonificato le terre, trivellato i pozzi, frugato le miniere. Italiana la Banca che ha organizzato, su basi sane e concrete, la vita economica del Paese; italiano l'Ente Industrie Attività Agraria, emanazione dell'Opera Nazionale Combattenti, che ha bonificato 5000 ettari di desolata palude, oggi fertile plaga, che dà impiego stabile e ben retribuito, oltre che a 300 Italiani, anche a 1000 lavoratori albanesi; italiana l'Azienda dei Petroli d'Albania che nel giro di pochi anni ha trasformato gli squallidi pascoli della pianura di Devolli in uno dei meglio attrezzati bacini petroliferi europei e continua con fondati motivi di fiducia le sue difficili ricerche in differenti zone del Paese.

«Italiana la Società per lo Sviluppo economico dell'Albania, che ha finanziato tutti i lavori pubblici e le cui attività si possono riassumere nei seguenti dati: 275 km. di strade costruite «ex novo», 1500 km. di strade riattate su tracciati preesistenti, 100 ponti di media e grande lunghezza e 1000 di lunghezza minore, tutti gli edifici pubblici di proprietà demaniale nelle città di Tirana, Durazzo, Scutari, Elbasani, Argirocastro, Berat, Corizza; costruzione del porto di Durazzo, arginature e canali di irrigazione di numerose provincie.

«Italiane le società minerarie, italiane le società elettriche, italiane tutte le imprese che tendevano a mettere in giusto valore le risorse naturali del Paese e a offrire a un popolo, troppo lungamente abbandonato a un triste destino che per le sue virtù civili e guerriere non merita, un adeguato campo di attività produttrice.

«E infine italiane, sempre italiane, le iniziative dirette a elevare culturalmente e spiritualmente le masse popolari albanesi.

«I capitali impiegati dall'Italia in Albania dal 1925 ad oggi ammontano alla cifra di un miliardo e 837 milioni di lire; cospicua in se stessa, ma resa ancor più imponente dal patrimonio di operosità e di fede profuso a piene mani dalla schiera benemerita di quegli Italiani che hanno fatto dell'Albania il non sempre agevole centro del loro lavoro, pionieri silenziosi e infaticabili di una pacifica impresa, ai quali oggi deve andare l'espressione della nostra schietta e ammirata riconoscenza».

Da quanto si è esposto emerge che l'Albania – in condizioni molto arretrate di civiltà e di rendimento economico fino all'intervento delle risorse finanziarie e dei tecnici dell'Italia – negli ultimi due decenni, e specialmente dal 1925

PONTE ROMANO A TEPELENI. *(Arch. fot. C. T. I.)*

in poi, ha notevolmente progredito. Ma tale rendimento, sotto un'amministrazione capace e coscienziosa, potrà essere di molto sviluppato.

Emerge altresì che l'Italia, la sola che fra tutte le Nazioni europee abbia fornito all'Albania assistenza volonterosa ed efficace, con dispendio di energie fisiche e con generosa assegnazione di larghi mezzi – purtroppo, specie negli ultimi anni, devoluti solo in minima parte a beneficio del popolo albanese – ha diritto incontestabile su quel territorio. Diritto che, d'altronde, collima coi legami spirituali, culturali e commerciali che da secoli intercedono fra l'Italia e la terra di Scanderbeg; nonché con le imprescindibili esigenze strategiche della posizione dell'Italia nell'Adriatico e nell'Ionio, messe in chiara evidenza dalla guerra mondiale, ed aumentate dal nuovo posto assunto dallo Stato italiano nel mondo, dopo la conquista dell'A.O.I.

Il generoso popolo albanese si rende pienamente conto dell'importanza dell'aiuto italiano e della protezione che l'Italia può dargli, come sempre gli ha dato, contro mire straniere tendenti a sottrargli territorio e ad ostacolare il suo sviluppo nazionale; e ne sono prova, dopo gli appelli rivolti al Duce negli ultimi tempi e le manifestazioni che hanno accolto ovunque l'arrivo delle nostre truppe, la mozione votata all'unanimità dalla Costituente riunita a Tirana il 12 aprile, nella quale è detto « che tutti gli Albanesi, memori e riconoscenti dell'opera ricostruttiva data dal Duce e dall'Italia fascista per lo sviluppo e la prosperità dell'Albania, decidono di associare più intimamente la vita e i destini dell'Albania a quelli dell'Italia, stabilendo con essa vincoli di una sempre più stretta solidarietà »; e che, « interprete dell'unanime volontà di rinnovamento nazionale del popolo albanese e quale pegno solenne per la sua realizzazione, l'Assemblea decide di offrire, nella forma di una unione personale, la corona d'Albania a Sua Maestà Vittorio Emanuele III Re d'Italia e Imperatore d'Etiopia, per Sua Maestà e per i suoi Reali successori ».

Del voto solenne e unanime della Costituente albanese ha preso atto il Gran Consiglio del Fascismo, nella riunione straordinaria del 13 aprile, salutando « con gioia virile questo evento storico che, sulla base dei secolari vincoli di amicizia, associa al popolo e al destino d'Italia il destino e il popolo d'Albania, in una più profonda e definitiva unione ».

Il giorno appresso, il Consiglio dei Ministri, vista la decisione del Gran Consiglio del Fascismo, ha approvato un disegno di Legge per il quale il Re d'Italia Vittorio Emanuele III, avendo accettato la Corona d'Albania, assume per sé e per i suoi successori il titolo di Re d'Italia e di Albania, Imperatore d'Etiopia.

Generale AMBROGIO BOLLATI

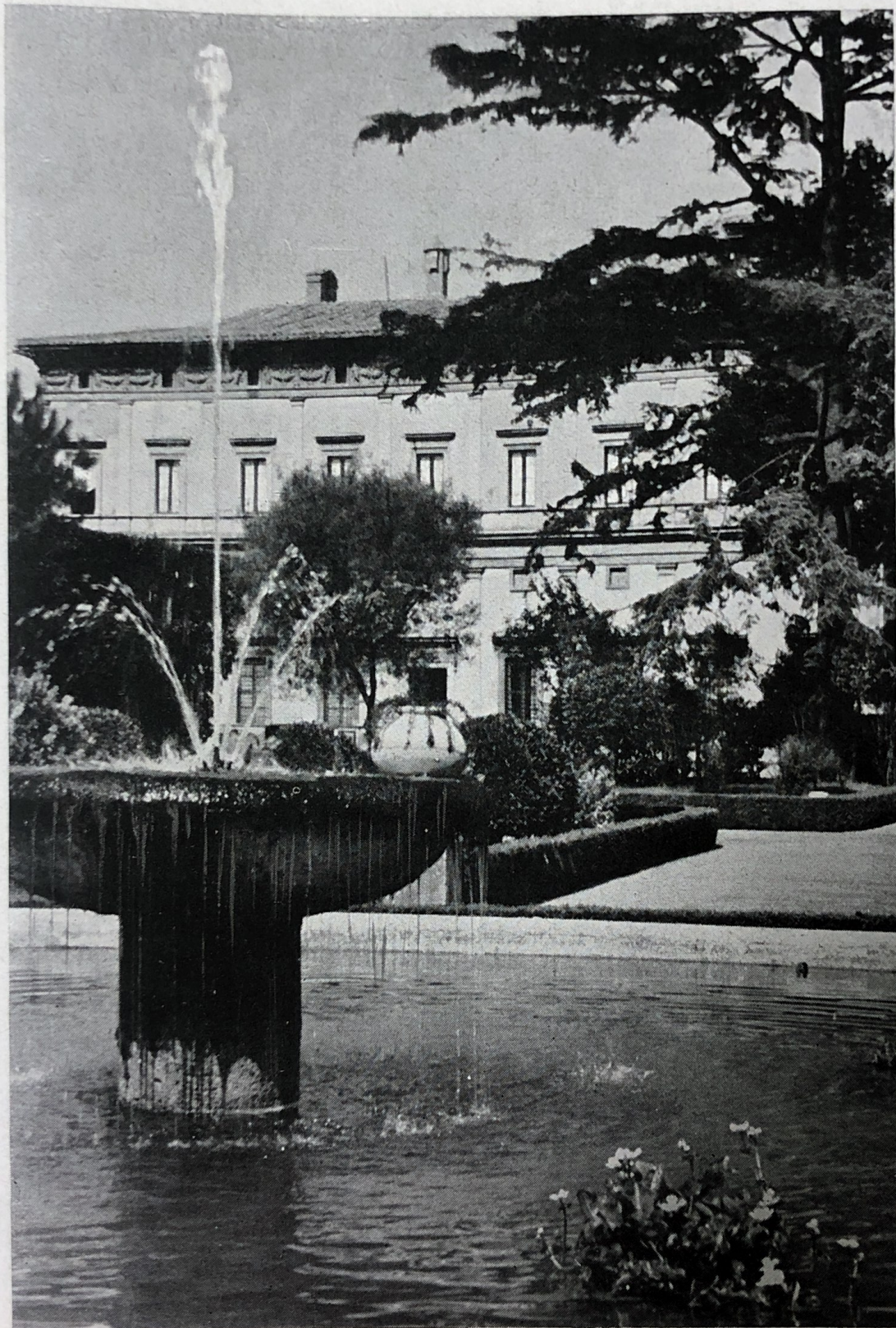
L'INGRESSO PRINCIPALE DELLA FARNESINA ALLA LUNGARA, SEDE DELLA REALE ACCADEMIA D'ITALIA. *(Fot. H. Körte)*

LA REALE ACCADEMIA D'ITALIA

Vi sono a Roma tre Farnesine: una alla Lungara, nei pressi di porta Settimiana; un'altra a Ponte Milvio, ormai assorbita dal Foro Mussolini; la terza sul corso Vittorio Emanuele. La prima e la seconda debbono realmente il loro nome ai Farnese, mentre la terza, di bella architettura attribuita ad Antonio da Sangallo il Giovane o al Peruzzi, lo deve a un equivoco: essendo stata dimora del prelato francese Leroy, che giunse in Italia con Carlo VIII e fece fortuna alla corte di Giulio II e di Leone X, prese il nome di Farnesina dai gigli di Francia, scambiati da tutti con quelli dei Farnese. Si può incidentalmente notare, a proposito di gigli araldici, che quelli ricorrenti sulla facciata del palazzo Farnese sono l'emblema di questa famiglia e non già della Casa di San Luigi. La presenza nel palazzo Farnese dell'ambasciatore di Francia – sia pure della Francia repubblicana – potrebbe far credere il contrario, non voglio dire a un romano, ma a qualche forastiero sprovvisto di sicure notizie storiche.

Delle tre Farnesine, la maggiore, anzi la vera, è quella della Lungara. Fu la fastosa dimora di uno dei più famosi personaggi del Cinquecento romano, il mercante e banchiere senese Agostino Chigi, una specie di re senza corona, che lasciò di sé una memoria quasi leggendaria. Egli possedè immense ricchezze, tanto da ignorarne il valore preciso; estese la sua influenza finanziaria sui principali mercati d'Europa e del Levante; fu in rapporti di amicizia con Leone X e con i Sovrani di Spagna, di Francia, di Germania, perfino col Sultano, i quali si disputavano i suoi favori, giacché la sua semplice parola valeva come danaro contante. Stanco di dimorare nella vecchia casa dei Banchi di Santo Spirito, il Chigi volle avere, alle falde del Gianicolo, « un modello di abitazione nobile », che stesse « fra il palazzo urbano e la villa di campagna », e ne affidò l'incarico a Baldassare Peruzzi, che non solo compì l'opera architettonica, ma si rivelò delizioso pittore in alcune composizioni armoniose di forme e di colori. Gareggiando addirittura col Papa come protettore delle arti, il banchiere senese, che amava la compagnia

degli artisti e in particolar modo quella di Raffaello, volle che la sua nuova dimora fosse abbellita da altre opere. Così la Farnesina divenne una vera reggia dell'arte ed ogni sua sala si rivestì di splendide immagini derivate da antichi miti e da leggiadre fantasie. Grandi nomi e grandi opere. Nella sala della Galatea, un cielo stellato del Peruzzi; alcune scene, nelle lunette, di Sebastiano del Piombo, tratte dalle *Metamorfosi* di Ovidio; il voluttuoso *Trionfo di Galatea* di Raffaello e il *Polifemo* dello stesso Sebastiano del Piombo. Nel grande portico, allora aperto sul verde e sui fiori del giardino, la favola di *Amore e Psiche*, come è raccontata da Apuleio, eseguita, su disegni di Raffaello, da Giulio Romano, Gian Francesco Penni e Raffaellino del Garbo, in una successione di affreschi, intorno ai quali Giovanni da Udine compose fresche, squisite ghirlande di fiori e di frutti. Al piano superiore, nella stanza da letto, le *Nozze di Alessandro con Rossana* e l'*Incontro di Alessandro con la vedova di Dario*, del Sodoma.

LA FARNESINA VISTA DAL GIARDINO.

(*Fot. H. Körte*)

LA SALA AFFRESCATA DAL SODOMA. (*Fot. H. Körte*)

In questa stanza il magnifico Agostino Chigi dormì i suoi sonni accanto alla bella Francesca Ardeaschi, da lui rapita a Venezia e sposata in seguito alle vive sollecitazioni del Papa. (La famosa Imperia, che aveva toccato il cuore e certamente anche la borsa del banchiere, era morta da varii anni). Il matrimonio di Agostino con Francesca fu celebrato alla Farnesina il 28 agosto 1519 con pompa regale, non senza scandalo delle anime pie, contrariate dalla indulgenza, propria di quel secolo paganeggiante, con cui le cose profane si accompagnavano a quelle sacre. « Certamente molto eloquente per le idee di quel tempo in quanto a morale – ha scritto Ludovico Pastor nella sua *Storia dei Papi* – Leone X vi partecipò con tredici cardinali, anzi tenne il dito della sposa mentre le si metteva l'anello ». Al banchetto che ebbe luogo in quella circostanza, il Chigi fece servire le più scelte vivande, venute da tutte le parti, e fra l'altro, pesci vivi pescati nei mari di Francia, di Spagna e persino sulle rive del Bosforo. Ma non fu quello il solo memorabile banchetto della Farnesina. Una volta, mentre si mangiava in una loggia sul Tevere, ad ogni portata i piatti d'oro e d'argento già usati venivano lanciati, fra lo stupore dei convitati, nel fiume, dove però cadevano entro reti nascoste. Ci fu pure un banchetto, in occasione dell'onomastico del padrone di casa, in cui ogni commensale trovò il vasellame d'argento ornato del proprio

LA SALA CON L'AFFRESCO DI RAFFAELLO. (*Fot. H. Körte*)

IL GRANDE SALONE DEL PIANO SUPERIORE, CON GLI AFFRESCHI DEL PERUZZI. *(Fot. H. Körte)*

stemma. Un' altra volta, infine, le mense furono imbandite nelle scuderie dalle pareti coperte di arazzi preziosi, di tessuti d'oro, con un grande finissimo tappeto per pavimento. Musici e cantori allietarono il pranzo, e le vivande furono copiose e squisite, tanto che Leone X, alzandosi da tavola, disse al Chigi, con affettuoso rimprovero: « In verità, Agostino, credevo prima di esserti più familiare ». A tali parole il Chigi rispose sorridendo: « La tua antica opinione è dimostrata dall'umiltà del luogo ». E, sollevando gli arazzi e scoprendo le greppie, rivelò l'inganno. Quel banchetto costò al Chigi duemila scudi d'oro e fu servito in piatti e in vasellame di purissimo argento. Tanta magnificenza fece cadere in tentazione qualcuno degli ospiti: al termine del simposio fu constatata, difatti, la mancanza di undici piatti. Ma, per ordine del Chigi, il colpevole non fu ricercato e il fatto fu messo a tacere. Tempi beati per i cleptomani: costoro, oggi, se vogliono far sparire un cucchiaino d'argento e tenerselo come «ricordo», debbono guardarsi bene intorno e non contare sull'indulgenza del padrone di casa.

ATRIO DEL PIANTERRENO. *(Fot. H. Körte)*

SODOMA: LE NOZZE DI ALESSANDRO E DI ROSSANA (PARTICOLARE). (*Fot. Alinari*)

Agostino Chigi morì a cinquantacinque anni, poco dopo il suo amico Raffaello. La villa, dopo la morte del figlio Lorenzo, fu acquistata dal cardinale Alessandro Farnese, e così assunse il bel nome di Farnesina, che le è rimasto. Dai Farnese passò ai Borboni di Napoli, i quali la lasciarono in grande abbandono, così che quando Francesco II, dopo l'assedio di Gaeta, si rifugiò a Roma e volle venderla, dovè contentarsi di quanto gli offriva don Salvatore Bermudez de Castro, duca di Ripalta, ambasciatore di Spagna nell'ex regno delle Due Sicilie. Il duca di Ripalta si propose di restaurarla; ma, anzi che limitarsi a salvare ciò che rimaneva dell'antico splendore, si ispirò ai perfidi gusti del tempo e coprì di oro perfino gli stipiti di marmo greco. Per fortuna gli affreschi furono risparmiati e soltanto gli stemmi chigiani furono sostituiti dal suo stemma, che aveva questo motto singolare: « Sì, sì. No, no. Ave Maria ». Un secondo pericolo minacciò la Farnesina allorché si costruirono i muraglioni del Tevere, ma fu scongiurato, e il danno si ridusse alla sola loggia dei banchetti.

Ceduta per dodici milioni di lire al Governo italiano, e sottoposta a un nuovo restauro, che aveva anche lo scopo di far sparire, per quanto era possibile, le tracce di quello precedente, la Farnesina è diventata sede dell'Accademia d'Italia. Altro privilegio italiano: quale Accademia può vantarsi di tenere le sue adunanze solenni in una sala paragonabile a quella di Galatea? E quale destinazione migliore poteva avere la Farnesina? Svanito il ricordo degli uomini che vi si raccolsero nei suoi primi anni di vita, delle loro grandezze e delle loro miserie, sono in essa rimasti gli dèi dell'Olimpo, le favolose avventure del mondo greco, le costellazioni in cui Baldassare Peruzzi tracciò l'oroscopo di Agostino Chigi, che nessuno ha mai saputo decifrare: è rimasta l'immortale gioia dell'arte.

L'Accademia d'Italia è un'istituzione del Regime. Fu inaugurata in Campidoglio il 28 ottobre 1929, dopo circa quattro anni dalla sua fondazione, e le fu assegnato un compito ben definito. « Nessuna delle accademie attualmente esistenti in Italia – disse il Duce nel suo discorso inaugurale – compie le funzioni assegnate all'Accademia. O sono accademie limitate nello spazio, o ristrette nella materia. Talune di esse sono celebri, e quasi tutte, anche le minori, sono rispettabili; ma nessuna ha il carattere di universalità dell'Accademia d'Italia. Questa na-

SODOMA: LA FAMIGLIA DI DARIO DINANZI AD ALESSANDRO (PARTICOLARE). (*Fot. Alinari*)

sce dopo due avvenimenti destinati ad operare formidabilmente nella vita e nello spirito di un popolo: la guerra vittoriosa e la rivoluzione fascista. Nasce, mentre sembra esasperato nel macchinismo e nella sete di ricchezza il ritmo della civiltà contemporanea; nasce, quasi a sfida contro lo scetticismo di coloro i quali, da molti, sia pur gravi, sintomi, prevedono un'ecclissi dello spirito, che sembra ormai rivolto soltanto a conquiste di ordine materiale». Conseguenza di questa premessa è un articolo del decreto di istituzione dell'Accademia. In esso si stabilisce che scopo dell'Accademia è di promuovere e coordinare il movimento intellettuale italiano nel campo delle scienze, delle lettere e delle arti, di conservare il puro carattere nazionale, secondo il genio e la tradizione della stirpe, e di favorirne l'espansione e l'influsso oltre i confini dello Stato.

Perché possa svolgere la sua attività nel campo culturale, l'Accademia riceve dal Governo, ogni anno, la somma di tre milioni, di cui una parte è devoluta alle spese ordinarie, cioè gli assegni agli Accademici, gli stipendi al personale, la manutenzione della sede, ecc. In più, è stata assegnata la distribuzione dei premi di incoraggiamento, sul fondo dei diritti di autore, il cui ammontare può variare da mezzo milione a un milione. A queste somme bisogna aggiungere le altre provenienti da privati; le duecentomila lire annue con cui i fratelli Mario, Aldo e Vittorio Crespi, proprietari del *Corriere della Sera*, hanno istituito i quattro *Premi Mussolini* che, a cominciare da quest'anno, sono stati conglobati in un solo premio di duecentomila lire, da assegnarsi alla migliore opera o complesso di opere pubblicate nell'ultimo decennio nel campo delle scienze fisiche o morali, delle lettere e delle arti; la *Fondazione Volta*, istituita dalla Società Edison di Milano, con la somma di dieci milioni di lire, allo scopo di promuovere la cultura superiore in tutti i rami dello scibile, con speciale riguardo alle scienze fisiche, matematiche e naturali; il premio triennale di lire ventimila istituito dall'architetto Mario Palanti per il miglior progetto architettonico destinato al culto cattolico. Dei *Premi Mussolini* hanno successivamente beneficiato scienziati, artisti, scrittori, storici. La *Fondazione Volta* ha destinato metà dei suoi redditi a viaggi di studio e di perfezionamento all'estero e l'altra metà ai Convegni internazionali che riuniscono a Roma, o in altre città, ospiti dell'Accademia, uomini insigni nella scienza, o nell'arte, o nelle lettere,

SALA CON L'AFFRESCO DI RAFFAELLO: « IL TRIONFO DI GALATEA ».

(Fot. H. Körte)

o negli studii storici e politici, per discutere intorno a un tema stabilito dall'Accademia stessa. Finora otto *Convegni Volta*: Fisica nucleare, Europa, Immunologia, Teatro, Alte velocità in aviazione, Rapporti fra l'Architettura e le Arti figurative, Stato attuale delle conoscenze intorno alla nutrizione, Africa. Il Convegno di quest'anno sarà dedicato alla Matematica. Il numero degli Accademici è fissato a sessanta, ma attualmente essi sono cinquantasette, divisi in quattro classi: scienze morali e storiche, scienze fisiche, matematiche e naturali, lettere, arti. Varie sono le pubblicazioni a cui l'Accademia attende: oltre all'Annuario, le Memorie della classe di scienze fisiche, matematiche e naturali, che hanno già raggiunto l'ottavo volume, la serie di « Studi e Documenti », quella delle « Celebrazioni e Commemorazioni », la collezione « Varia ». Una attività editoriale notevole che mira a presentare i volumi – sono parole di Arturo Marpicati, il quale ha dedicato all'Accademia uno dei pregevoli *Panorami di vita fascista* – in agili ed eleganti edizioni e non spaventa il pubblico né con formati troppo imponenti, né con prezzi elevati. È inoltre in preparazione il Vocabolario Italiano, che per volere del Duce, l'Accademia compilerà sotto la direzione dell'Accademico Giulio Bertoni: sarà

pubblicato nel 1942 e sarà seguito da un Vocabolario Etimologico, di cui tutti, fin da ora, possono comprendere la straordinaria utilità.

Ricordiamo, prima di concludere, alcuni nomi di Accademici, più noti al grande pubblico, scomparsi: S. A. R. Luigi Amedeo di Savoia-Aosta duca degli Abruzzi, il cardinale Pietro Gasparri, Antonio Mancini, Salvatore di Giacomo, Luigi Pirandello, Ottorino Respighi, Aristide Sartorio, Alfredo Panzini. Primo presidente fu il sen. Tommaso Tittoni, uomo politico e nello stesso tempo uomo di seria cultura umanistica. Scomparso il Tittoni, gli successe Guglielmo Marconi, al cui nome nulla è da aggiungere. Dopo Marconi e dopo la breve parentesi di Gabriele D'Annunzio, la fiducia del Duce ha assegnato l'alta carica a Luigi Federzoni, Cavaliere della Santissima Annunziata, fino a ieri presidente del Senato del Regno, scrittore, oratore, soldato della grande guerra. Un nome, anche questo, troppo noto e troppo caro agli Italiani perché si debba illuminarlo col fuoco fatuo degli aggettivi. Con Luigi Federzoni, che le dedica tutte le sue ancor giovanili energie, la Reale Accademia d'Italia, stimata e rispettata in Italia come all'estero, aggiungerà nuovo splendore alla sua tradizione che, sebbene di appena dieci anni, è già salda e sicura.

LUIGI BOTTAZZI

S. E. LUIGI FEDERZONI, ATTUALE PRESIDENTE DELLA REALE ACCADEMIA D'ITALIA.

(Fot. Luxardo, Roma)

ROMA E L'ITALIA CENTRALE
NEL SECONDO VOLUME DELLA
"GUIDA BREVE"

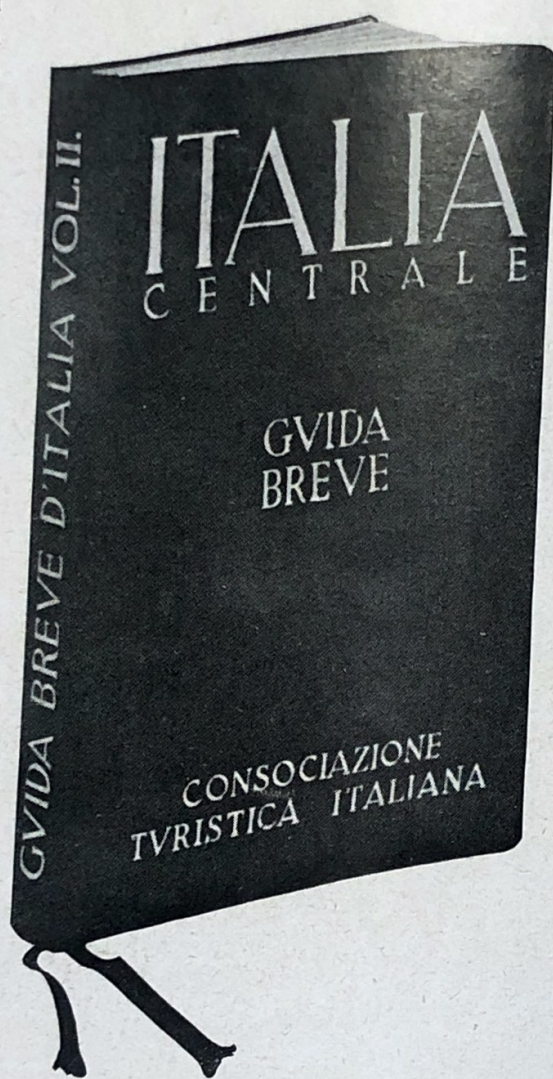
Se l'Italia è il paese del turismo per eccellenza, è altrettanto vero che al centro di esso e verso il suo cuore, Roma, è principalmente attratto il movimento dei turisti italiani e stranieri. Qui, infatti, ride più mite il cielo, qui l'opera della natura e dell'uomo ha composto il suolo in una varietà di paesaggi di incomparabile grazia; qui s'incontrarono a mezza via le stirpi italiche e si equilibrarono in perfetta armonia, dando vita e potenza di propagazione alle più alte forme di civiltà: il diritto e la forza ordinatrice di Roma, la lingua comune, il Rinascimento del pensiero e delle Arti.

La ricchezza delle regioni centrali in capolavori artistici è universalmente nota: non solo i centri più popolosi o storicamente più importanti sono tutti, per così dire, viventi musei, oggetto inesauribile di studio e di ammirazione da parte di dotti e artisti di tutto il mondo; ma ogni piccolo borgo, i casali fuori mano, le ville, i santuari più romiti hanno qualche oggetto di bellezza da mostrare, qualche visione di grazia e di poesia da offrire. Roma, poi, compendia – nella sua antica e nuova maestà – tutti gli elementi di seduzione turistica e vi aggiunge i suoi augusti attributi di metropoli della civiltà latina e mediterranea, di centro dell'orbe cattolico e di capitale dell'Italia e del suo Impero.

L'elegante volume, di cui la C.T.I. inizia ora l'invio in dono ai Soci, descrive appunto in agile sintesi l'Italia Centrale e Roma. Esso costituisce così un dono che tornerà egualmente gradito a tutti gli Italiani, presso i quali il culto di Roma e delle glorie patrie, non mai spento, è stato dal Fascismo risollevato e riposto saldamente alla base dell'educazione nazionale.

I criteri che presiedettero alla redazione di questo secondo volume sono i medesimi seguiti nell'impostazione del primo (distribuito ai Soci all'inizio del 1937) ed esposti in quell'occasione. Essi si riassumono nel sottotitolo *Guida Breve*, guida cioè sintetica, destinata ai turisti frettolosi, anzi alla gran massa di essi, che possono dedicare alla visita d'una città o d'una regione un tempo limitato e per i quali perciò i molti e densi volumi della grande *Guida d'Italia* costituirebbero un bagaglio ingombrante e non si presterebbero troppo facilmente ad una rapida consultazione.

Il nuovo volume comprende, nelle sue 448 pagine, la descrizione di 5 regioni: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzi e Molise, e di due metropoli, Roma e Firenze: orbene, la descrizione di queste regioni e di queste città nella grande Guida occupa ben 7 volumi di complessive 3486 pagine: una proporzione, cioè, da 8 a 1.

Guida *breve* significa anche guida *scelta*, in quanto, dovendosi ridurre a fondo l'esposizione della materia, non era possibile applicare rigidamente una proporzione matematica ad ogni sua parte, ma si dovette procedere a una intelligente e giudiziosa selezione, conservando una descrizione sufficientemente particolareggiata per

Dalla pianta di Roma alla scala di 1:12.000 contenuta nel II volume della GUIDA BREVE

(la pianta misura complessivamente cm. 52 x 60).

GUIDA BREVE VOL. II - "ITALIA CENTRALE,,

Sette guide in una!

5 Regioni - Toscana, Lazio, Umbria, Marche, Abruzzi e Molise - e **2 grandi città** - Roma e Firenze - che racchiudono tanta storia e incomparabili tesori d'arte e di bellezza - descritte in 448 pagine, corredate da 50 piante e carte.

È un dono incomparabile nella veste e nel contenuto, che la C. T. I. vi offre nel 1939-XVII perchè vi accompagni, come un affabile e colto amico, nei vostri viaggi per l'Italia bella.

Mostratelo ai vostri conoscenti non ancora Soci: li invoglierete ad inscriversi alla C. T. I.

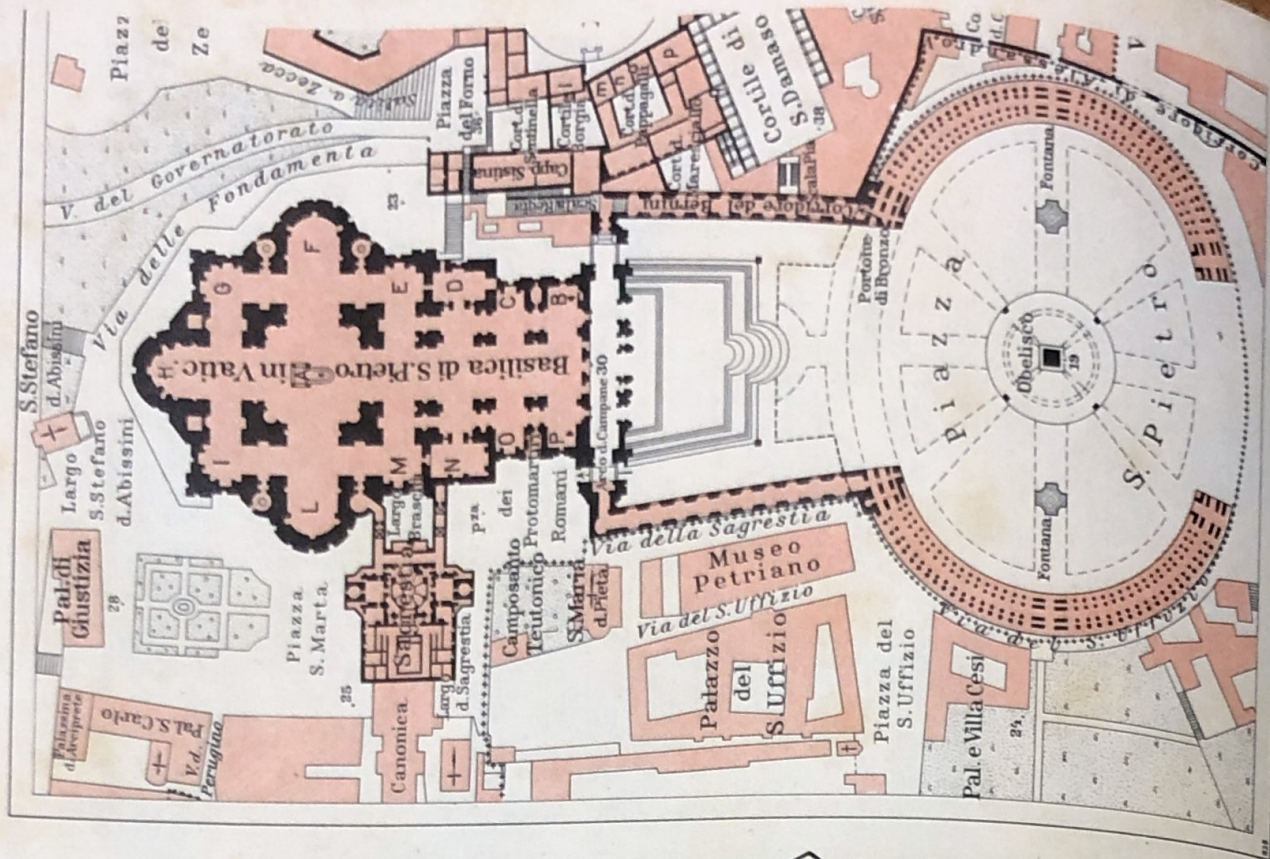
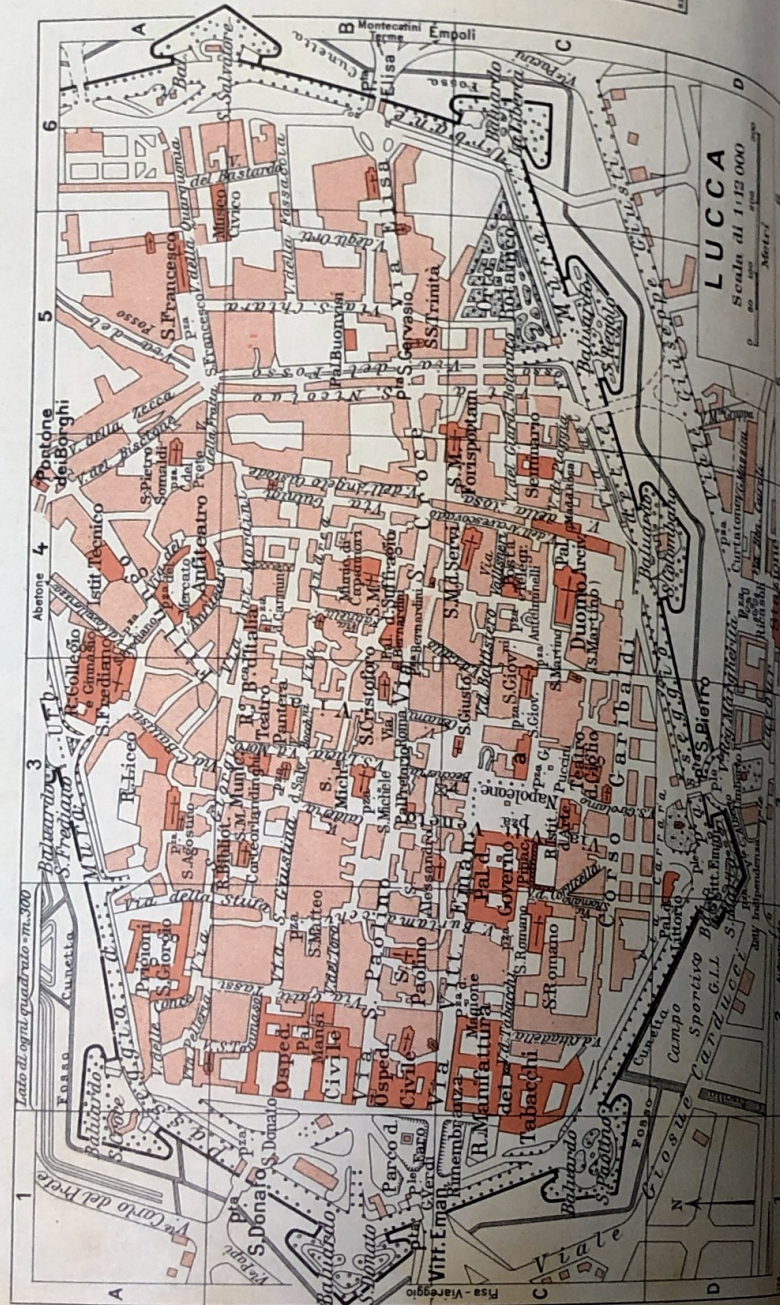
Basilica di S. Pietro in Vatic.

Piazza S. Pietro

Obelisco

Palazzo del S. Uffizio

Museo Petriano

Cortile di S. Damaso

La quota annua è di Lire 24.20 compresa la tassa d'ammissione

le maggiori città e centri turistici e per i grandi itinerari ferroviari e stradali, ed eliminando invece, o lasciando in penombra, i centri minori e tutto ciò che non è essenziale ad una sommaria conoscenza del Paese.

Il volume non è appesantito da introduzioni di carattere teorico, che male si concilierebbero con i suoi scopi pratici. Dopo brevissime « Avvertenze generali », che comprendono, tra l'altro, un programma per la visita dell'Italia Centrale, e dopo alcuni cenni storico-geografici delle 5 regioni trattate, s'inizia subito la vera Guida, che si divide in 30 itinerari.

La disposizione tipografica, la distribuzione della materia e lo stesso stile descrittivo non diversificano molto da quelli adottati nella Guida maggiore. Gli itinerari principali e la descrizione dei centri più importanti sono composti tipograficamente in carattere grande; mentre le diramazioni, le deviazioni, le notizie storiche e altre non essenziali sono tenute in corpo piccolo. Il testo di ciascun itinerario è diviso in due colonne, che descrivono, quella a sinistra la linea ferroviaria, la destra il percorso stradale; la consultazione di quest'opera è adunque utile ugualmente a chi si vale della ferrovia, all'automobilista, al motociclista e al ciclista.

L'ordine seguito nella descrizione dei centri abitati è quello stesso della Guida grande. Partendo dal centro d'una città, il turista è accompagnato, per vie e piazze, su percorso accuratamente studiato come il più breve e il più comodo, indicandogli le chiese, i palazzi, i monumenti più notevoli, di cui si ricordano l'origine e le vicende e si spiegano le caratteristiche. Per le maggiori città, la descrizione è spezzata in più itinerari parziali, che si possono seguire in una o in mezza giornata. Tale è il caso di Firenze, a cui sono dedicate 50 pagine (8 itinerari), Siena (14 pagine, 3 itinerari) e Perugia (10 pagine, 3 itinerari). Roma, argomento principe del volume, occupa 108 pagine (147 compresi i dintorni), divise in 16 itinerari, di cui l'ultimo dedicato alla Città del Vaticano: questo, che è per superficie il più piccolo Stato del mondo, ma raccoglie, invece, inestimabili tesori d'arte e di cultura, è descritto in 21 pagine.

La visita di Roma, la cui conoscenza è essenziale alla formazione dell'Italiano nuovo, come si afferma nella prefazione, costituisce oggi un dovere e insieme un premio. Eccezionali facilitazioni permanenti od occasionali concesse dal Regime permettono a chiunque di fare, almeno una volta nella vita, il pellegrinaggio alla Città Eterna. A questo fine, non solo furono dedicate alla descrizione dell'Urbe le più attente cure, ma si volle assegnarle uno spazio sensibilmente maggiore di quello che le sarebbe spettato secondo il piano prestabilito, sì che ogni testimonianza della sua storia gloriosa, ogni orma di grandezza e di bellezza vi ha pieno rilievo. Si può affermare con tranquilla coscienza che questa descrizione potrà praticamente servire al 90% dei turisti italiani; mentre a coloro che a Roma si recano spesso o vi fanno lunghi soggiorni, ai Romani stessi, agli studiosi e agli innamorati dell'Urbe soccorrerà la sempre rinnovata grande Guida *Roma e dintorni* (l'ultima edizione è del 1938). La maggiore ampiezza data a Roma e, in proporzione minore, a Firenze ha richiesto un maggior numero di pagine del previsto: 448, invece delle 384 del primo volume.

La cartografia, che forma parte integrante del volume e ne accresce il pregio, comprende 2 carte e 32 piante, la maggior parte inserite nel testo e stampate a due colori. Per Roma si è voluto fare un'altra eccezione alla regola, allegando, in un elegante fascicoletto staccabile, la pianta « al 12.000 », in 4 strisce a 6 colori, con indice sul verso. Una visione generale dell'odierna struttura dell'Urbe si ha nella pianta « al 50.000 », costituente anche un quadro d'insieme delle 4 strisce della pianta maggiore.

Dei modernissimi procedimenti di stampa a due colori, di cui la Guida si è valsa, fu detto già per il primo volume. Qui si può aggiungere che l'esperienza ha suggerito (e si è potuto introdurre) qualche ulteriore miglioramento tecnico. La carta, fabbricata appositamente, è identica a quella del primo volume; così pure la legatura in tela di seta color granata.

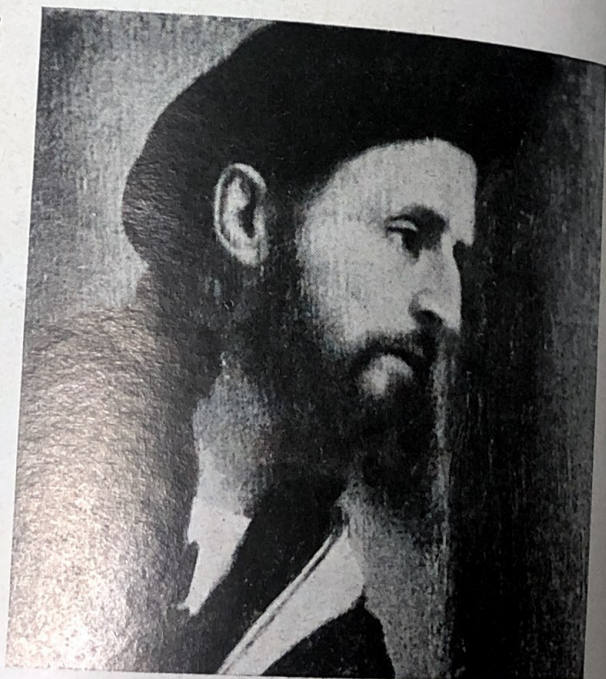
Il primo volume di questa serie, distribuito nel 1937, incontrò unanime favore, dimostrando così che l'opera risponde a un bisogno largamente sentito. I criteri seguiti nelle varie fasi della sua attuazione hanno ricevuto il collaudo più lusinghiero. Questo secondo volume, notevolmente più ricco del primo e dedicato a città e terre tanto nobili e care al cuore degli Italiani, sarà accolto – ne siamo certi – con anche maggior interesse e soddisfazione. La C.T.I. si lusinga che ogni Consocio, ricevendo in dono il simpatico volumetto, vorrà mostrarlo ai propri amici e conoscenti, invogliando così coloro che ancora non fossero Soci del Sodalizio a iscriversi senza indugio, per assicurarsi, insieme coi primi 4 fogli della "Carta d'Italia al 200.000" e con altri vantaggi morali e materiali, una copia di questa fresca e agile Guida, di cui, oggi o domani, ognuno può avere bisogno.

MORETTO: IL PRESEPIO (PARTICOLARE). – BRESCIA, GALLERIA MARTINENGO.

(*Fot. Alinari*)

LA MOSTRA DELLA PITTURA BRESCIANA DEL RINASCIMENTO

La si attendeva da un pezzo. Gli appassionati, gli studiosi della storia dell'arte si domandavano come mai, in mezzo a tutto questo rifiorire di mostre retrospettive della pittura italiana, che testimoniano ancora una volta quali titoli di nobiltà abbia meritato nei secoli il nostro Paese, la città di Brescia non sentisse il dovere e l'orgoglio di ricordare, nelle loro opere, i suoi pittori del Rinascimento, i cui capolavori arricchiscono le maggiori Gallerie italiane e del mondo, le Chiese monumentali e le più modeste, i più fastosi palazzi. Per verità, Brescia, fedele al culto delle memorie, accarezzava da tempo questo sogno; si preparava; ma come è nell'indole dei suoi abitanti, prima di agire, rifletteva, allo scopo di offrire una mostra degna delle sue tradizioni artistiche, quale cioè meritavano Vincenzo Foppa, Gian Girolamo Savoldo, il Romanino e il Moretto.

Un gruppo di volonterosi, con a capo il Podestà e i gerarchi tutti, ha voluto, infatti, organizzare nell'anno XVII questa manifestazione; e quindi, dal maggio al settembre, la città della vittoria alata raccoglierà le tele più rinomate di

PRESUNTO AUTORITRATTO DEL MORETTO: PARTICOLARE DELLA « CENA IN EMAUS ». – BRESCIA, GALLERIA MARTINENGO. (*Fot. Alinari*)

questi suoi concittadini, per offrire al pubblico una visione completa dell'arte loro, arte germogliata tra il fragore delle armi e nelle tregue dopo le tempeste.

Singolare periodo, quello, per Brescia, nel quale la città, pur passando dall'assedio del Piccinino all'assedio di Gastone di Foix, da un'invasione spagnola a una francese, sempre in mezzo ai contrasti cruenti fra il Ducato di Milano ed il Veneto Dominio, che volevano impossessarsene, vedeva tuttavia l'arte signoreggiare indisturbata fra le proprie mura, trovando pur sempre, al di sopra delle lotte, un campo sereno in cui spaziare e raccogliere onore nei secoli. E così, mentre l'architettura si affermava splendidamente nella costruzione del Palazzo della Loggia e della Chiesa dei Miracoli, la pittura, con Vincenzo Foppa e con Floriano Ferramola, fondava una scuola dalla quale doveva poi uscire una pleiade di artisti. Ciò non è male ricordare a coloro che pensano non poter fiorire l'arte se non nelle epoche pigre e morte della storia.

La Mostra verrà ospitata nel Palazzo Martinengo da Barco, dove ora ha sede la Pinacoteca; un palazzo settecentesco, costruito per raccogliervi fin d'allora le opere d'arte in possesso di quella illustre famiglia, e legato poi alla città

IL PALAZZO MARTINENGO DA BARCO, SEDE DELLA PINACOTECA BRESCIANA, DOVE SI TERRÀ LA MOSTRA.

(Fot. Schreiber)

MORETTO
(O SALOM
LIA D'AR
BRESCIA
TECA.

(Fot. Alinari)

col vincolo di conservarne l'artistica destinazione. Sorge in una di quelle oasi di pace, che diedero motivo al poeta di annoverare Brescia fra le città del silenzio – contrastanti col centro cittadino, dove la vita pulsa nella sua industre quotidiana alacrità – in una piazzetta a cui conferisce suggestivo decoro lo sfondo di due secolari conifere, fra le quali par si avanzi il monumento al Moretto, il più noto e, se vogliamo, col Romanino, il più bresciano dei pittori che la Mostra intende presentare. L'ambiente, il contorno sono in verità adatti a schiudere ai visitatori il senso di gioia serena che l'arte sa ispirare.

Troveremo esposti alla Mostra oltre un centinaio di quadri scelti con rigoroso criterio artistico. Prevalgono le tele del Moretto e del Romanino, come è naturale, perché furono fra i più fecondi e perché essi personificano la scuola bresciana con le marcate caratteristiche che si riscontrano nei loro allievi, dal Piazza a Luca Mombello, dal Galeazzi al Rosa, dal Rossi al Muziano, al Gambara, l'affrescatore del Duomo di Parma e delle belle facciate delle case

GIAN GIROLAMO SAVOLDO: TESTA DI GIOVANE. – ROMA, GALLERIA BORGHESE, *(Fot. Anderson)*

MORETTO: UN PROFETA (GIÀ NELLA CAPPELLA DEL PALAZZO MARTINENGO CESARESCO). (*Fot. Schreiber*)

bresciane, il quale finì tragicamente, cadendo da una impalcatura mentre dipingeva. A differenza del Foppa e del Savoldo, che saranno anch'essi largamente rappresentati alla Mostra, essi trascorsero pressoché tutta la loro vita nella città natale, popolando i palazzi e le chiese del centro, delle sue valli e del piano di gran numero di tele e di affreschi. Gran parte di questi lavori potremo ammirarli alla Mostra, avendo voluto ogni Fabbriceria contribuire al successo di essa inviando le opere migliori, anche perché non è agevole richiamare i visitatori in località spesso lontane dalle grandi reti stradali, quando

pur non avvien
verle raggiunge
per vie mulattie
il Santuario che c
sce la *Madonna*
tone, mirabile qua
to più per le su
duzioni fotografi
per la visione dire
al quale è legata un
stica leggenda che
ma essersi presenta
mente del Moret
vera immagine della
gine, quale era appa
sordomuto contadin
solo dopo una lu
preghiera ispirat
Lo stesso dicasi di
S. Antonio Abate, fi
solenne ed impone
custodita in una chie
sperduta della Val S
bia, e di molte altre ope

Ma la Mostra non p
senterà soltanto i ca
lavori della terra bresci
na, perché molte te
emigrate, che figurano
posti d'onore nelle Ga
lerie italiane e stranie
re, torneranno in quest
occasione a Brescia per
qualche mese.

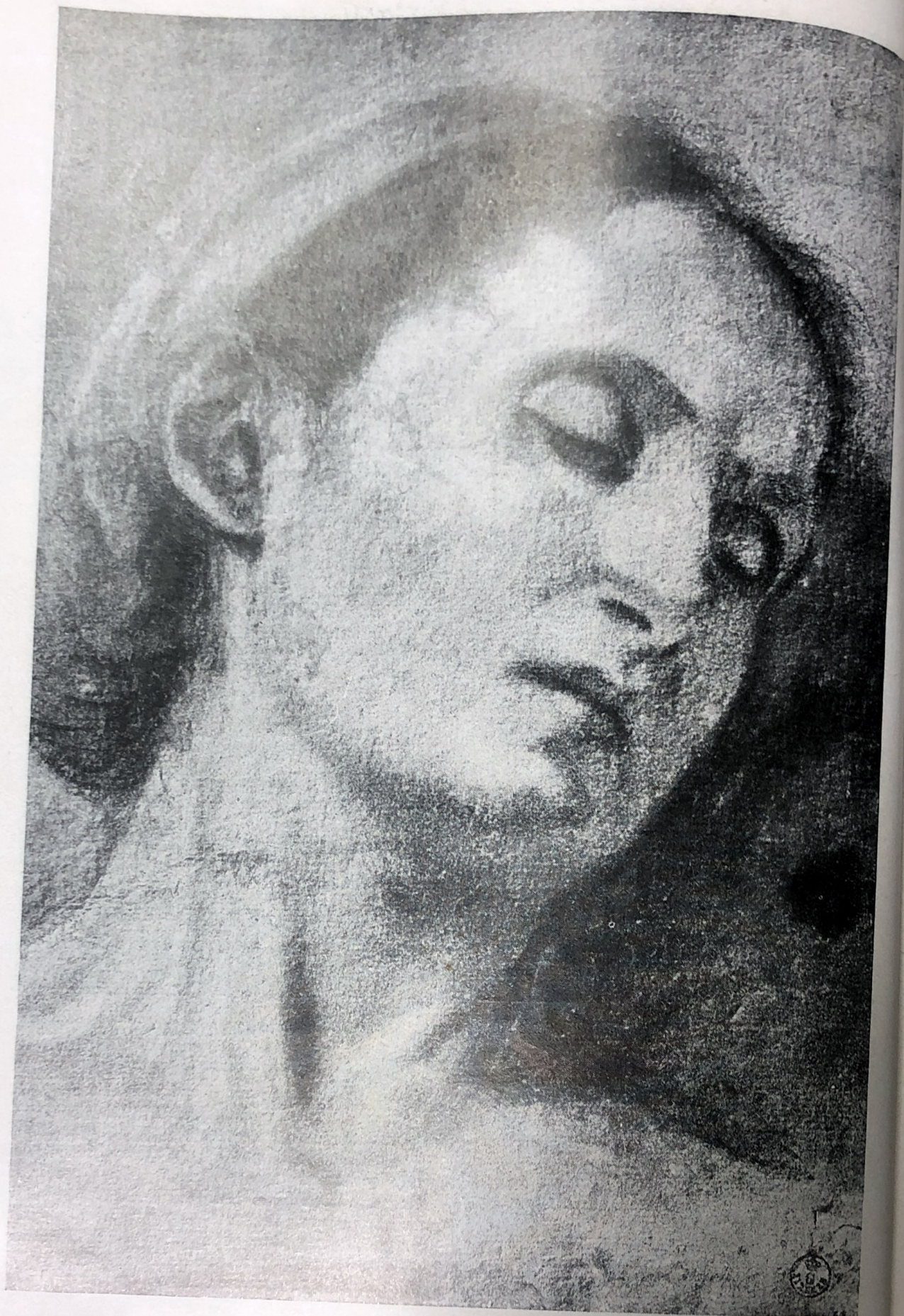
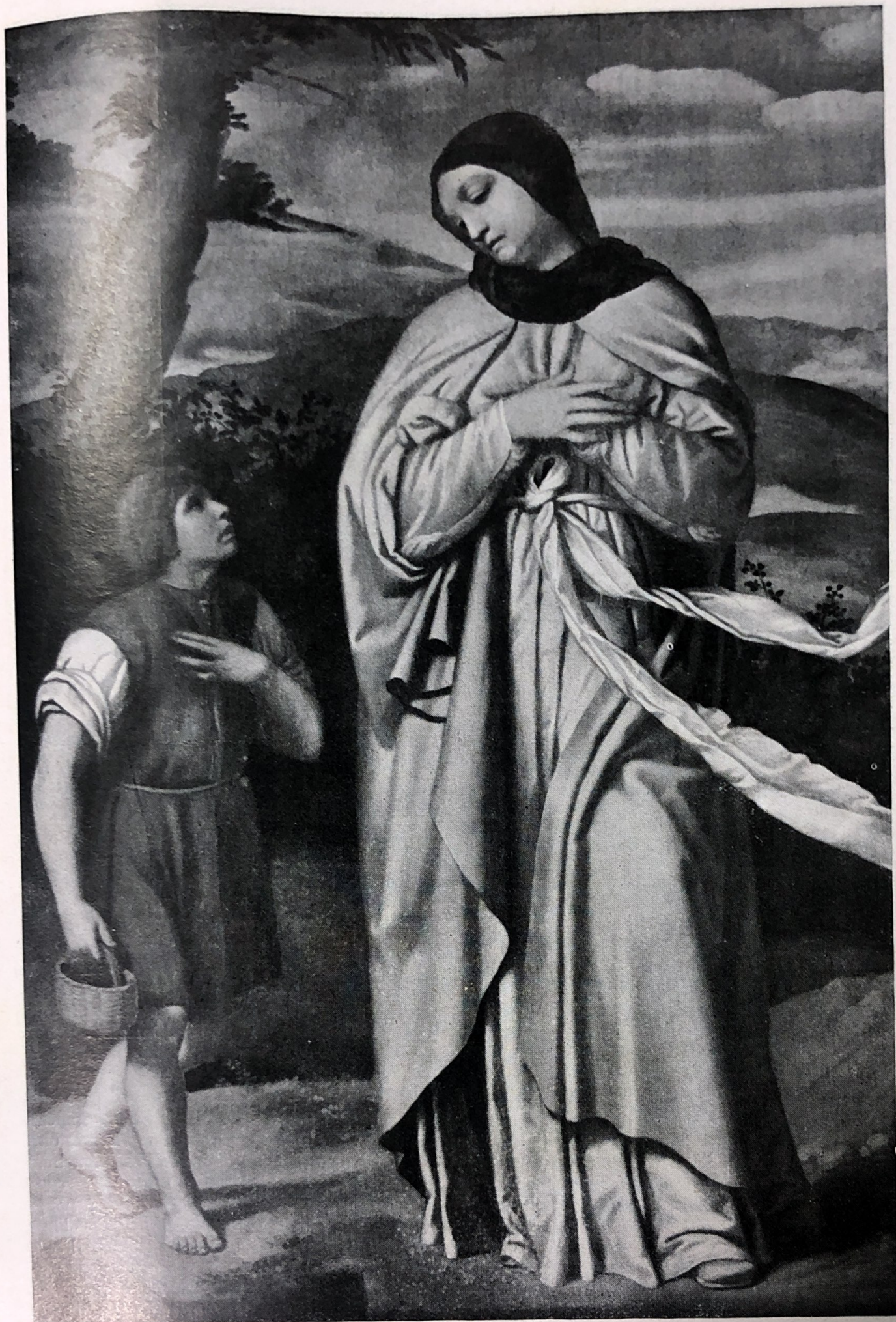
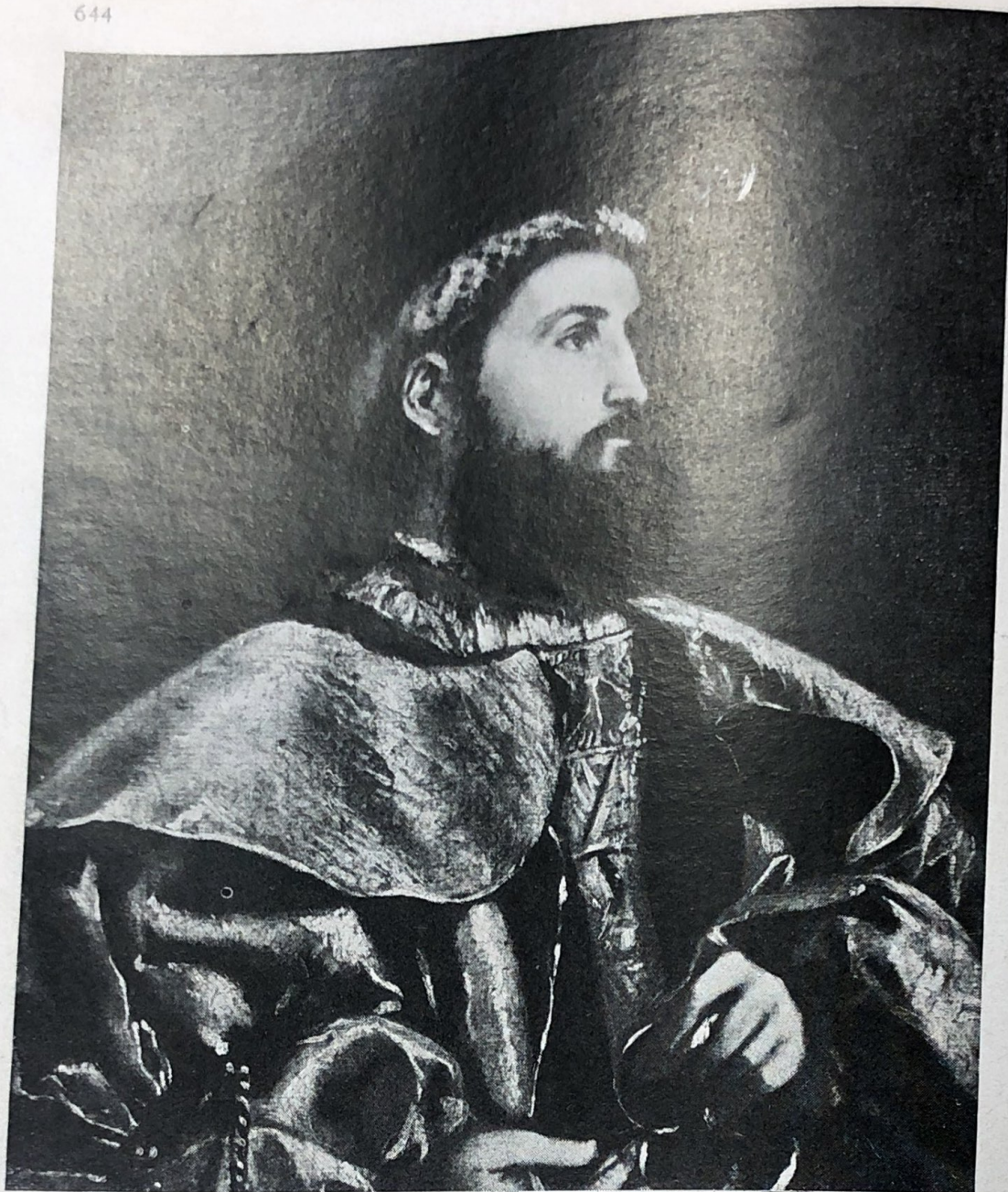
Certo, come non tutta l'arte di Paolo Veronese si vedrà alla Mostra veneziana, così non tutta la cospicua produzione di questi artisti troverà posto alla Mostra di Brescia: gli affreschi, ad esempio, bisogna ammirarli dove sono nati, e perciò converrà fare qualche sopraluogo in città e fuori. Il Comitato si prepara, infatti, ad organizzare gite turistiche sul lago d'Iseo, a Pisogne, per visitare la monumentale chiesetta di S. Maria della Neve, dove l'esuberante e vigoroso Romanino profuse a piene mani la sua perizia di gran coloritore. Egli molto ha lavorato in Valle Camonica, e par quasi che la sua lunga permanenza in quella Valle, fra quei saldi e robusti montanari, abbia influito a tal segno sulla sua arte, che lo vediamo nel Castello del Buon Consiglio, a Trento (costruito da quel grande mecenate che fu Bernardo Clesio, il primo principe vescovo italiano, e ridonato dal Governo fascista al suo antico splendore), affrescare le pareti di figure maschie e rudi come la gente

camuna. Prima che a Trento, aveva dipinto nel Duomo di Cremona e pare anche nel Castello di Malpaga, offrendoci una visione completa della vita guerriera e cortigiana dei secolo XV, dove dominano le figure di Bartolomeo Colleoni e del Re Cristiano di Danimarca, suo ospite.

Il suo stile è inconfondibile; egli è un artista nato pittore, che spesso neglige il particolare, temendo che il lungo studio e il lavoro di cesello possano nuocere alla ispirazione spontanea, genuina, quale esplode dalla mente e che va senza indugio raccolta. Quando vuole, sa però essere composto, perfetto, come dimostrano i meravigliosi suoi disegni, il quadro, considerato il suo capolavoro, della *Madonna coi Santi* (Museo di Padova), l'altro, che viene da Salò, la *Deposizione del Bambino al tempio*, e i numerosi ritratti, come quelli del *Gattamelata*, di *Nicolò Orsini*, di un *Martinengo* ed il suo.

VINCENZO FOPPA: LA VERGINE COL BAMBINO. – MILANO, MUSEO POLDI-PEZZOLI. (*Fot. Anderson*)

Anche il Moretto non può essere tutto presente alla Mostra; ma, per fortuna, non occorre uscire da Brescia per visitare la saletta di palazzo Salvadego, da lui affrescata, dalle cui pareti si ergono a mezzo busto le donne di casa Martinengo, come si presentassero ad una ribalta per farsi ammirare. Qui il Moretto si rivela espertissimo anche nel paesaggio: giardini e castelli formano l'incomparabile sfondo di queste belle figure muliebri, caratteristiche, nelle vesti preziose per la storia del costume. Il Moretto amava questi sfondi paesistici, ispirati ai suoi colli ed alle sue campagne, come è dato rilevare in quella meravigliosa tela di *Gesù in casa di Simone*, che ci viene da Venezia e che ha per isfondo il Castello di Brescia. Fu la sua un'arte di soggetto eminentemente sacro, da cui non si scostò che raramente per dipingere ritratti. Era un artista profondamente credente e un uomo profondamente buono, e la sua mistica arte, dando alimento spirituale agli uomini di elevato sentire, gli procurava il necessario per opere di bene a pro dei parenti poveri.

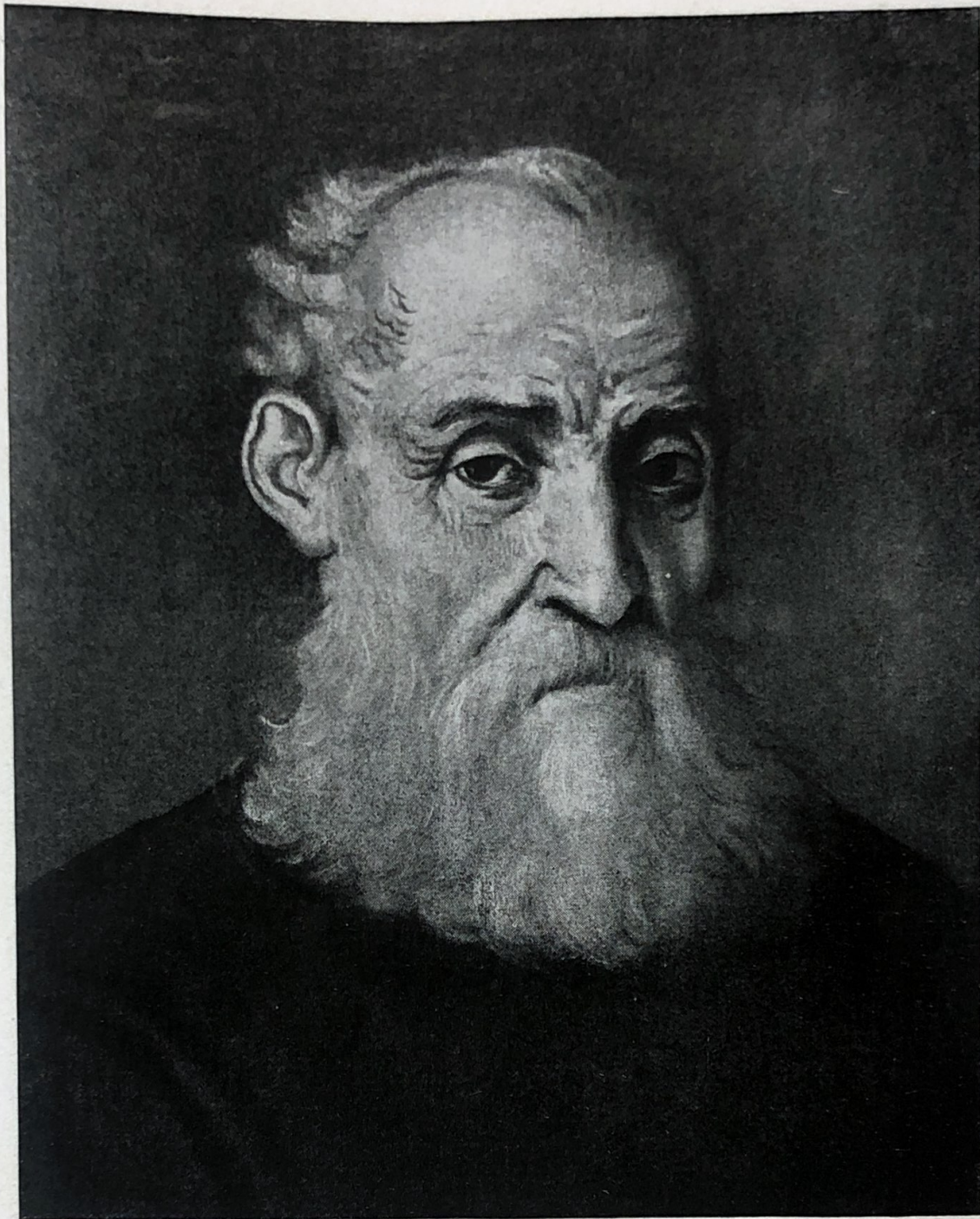
Egli fu certamente fra i pittori bresciani il più studiato, e le feste centenarie promosse nel 1898 contribuirono non poco a richiamare la pubblica attenzione su di lui. Fu il pittore della dolcezza spirituale, casto e castigato nelle figure muliebri, in un secolo in cui le Madonne ritraevano le sembianze delle grandi etère e cominciava l'ostentazione del nudo, poi trionfante. Ma la provincia resisteva, conservava ancora la sua purezza, e se si vuol credere che nella *Sa-*

GIAN GIROLAMO SAVOLDO: TESTA DI DONNA. – FIRENZE, GALLERIA DEGLI UFFIZI. (*Fot. Anderson*)

MORETTO: LA MADONNA CHE APPARE A UN SORDO-MUTO. – SANTUARIO DI PAITONE. *(Fot. Alinari)*

ROMANINO: R[illegible] TRATTO. – N[illegible] YORK, COLLEZIO[illegible] KRESS.

(*Arch. fot. C.T.I.*)

lomè il Moretto abbia voluto ritrarre Tullia d'Aragona, non mancò di spiritualizzare anche questa gloriosa corsara dell'amore. E la critica storica che tende oggi a riabilitare Lucrezia Borgia, a quale miglior testimonianza può appoggiarsi se non a quella che afferma essere stata ritratta dal Moretto nella sua dolce, insuperabile *Santa Giustina*, col bianco liocorno simbolo di castità?

Se questi due pittori, Girolamo Romani ed Alessandro Bonvicino – chiamiamoli una volta tanto coi loro nomi, offuscati dalla fama dei soprannomi – spiegarono intensa attività in tutta la prima metà del secolo XVI, lavorando perfino assieme in nobile gara, nel 1521, alla Cappella del Sacramento in San Giovanni a Brescia (questo tempio dovrà essere visitato, poiché s'adorna di ben ventitrè opere di questi pittori, fra le quali eccellono le figure dei *Profeti*): se, ripeto, essi impersonano meglio di ogni altro l'arte bresciana, non meno bresciani per nascita e per scuola sono il Foppa, che lavorò nel secolo precedente, ed il Savoldo, quasi coetaneo del Romanino. Molto si discusse sulla loro patria, ma ormai la documentazione non dà più luogo a dubbi, come è pacifico che a Brescia appresero l'arte del dipingere.

L'attività artistica del Foppa si sviluppò eminentemente alla Corte degli Sforza, magnifica e splendente; a Milano, a Pavia, a Monza, oltre che a Bergamo ed in Liguria. Egli è, a buon diritto, considerato il fondatore della scuola della pittura lombarda preleonardesca; mentre nel Romanino, nel Moretto e nel Savoldo è palese l'influsso dell'arte veneta, che a Brescia si fece più fortemente sentire anche per le relazioni di sudditanza politica alla Serenissima. Brescia e la Riviera del Garda davano allora a Venezia non soltanto gente d'arme e tributi, ma l'omaggio e il lustro della loro arte, influenzata

ROMANINO: PRESUNTO AUTORITRATTO. – FIRENZE, UFFIZI.

(*Fot. Alinari*)

dai grandi maestri della Laguna, specie dal Tiziano, che a Brescia contava amici ed ammiratori, lavorando egli ad affrescare la sua Loggia.

Tornando al Foppa, ricordiamo che egli fu chiamato a Milano dopo essersi affermato a Brescia, dove poi ritornò, chiamatovi dal Comune, per aprirvi una scuola di pittura, cui certo frequentò quel Floriano Ferramola del quale si racconta che tranquillamente continuasse a dipingere mentre le soldatesche di Gastone di Foix mettevano a ferro e a fuoco la città. Questa imperturbabilità si dice piacesse tanto al grande condottiero, che volle essere ritratto da lui. Per verità, il ritratto del Duca di Nemours (Louvre), è attribuito al Savoldo, contemporaneo anch'esso del Ferramola, come lo furono il Moretto e il Romanino.

La Mostra ospiterà opere del Foppa, fra le quali la *Crocifissione*, che è il suo primo quadro, datato dal 1456; lo *Stendardo precessionale di Orzinuovi;* il *S. Sebastiano*, dove raggiunge la pienezza della sua espressione; ed altre. Si avrà perciò modo di seguire tutta l'evoluzione di questo grande artista, il quale, se da principio evoca il ricordo della pittura trecentesca coi suoi volti umani allungati, cerca poi di rinnovarsi rapidamente, tanto da far credere essere stato egli il primo in Lombardia ad intendere lo spirito del Rinascimento, che poi pervase ogni bottega di artigiano. L'arte era allora talmente in onore anche a Brescia, che ogni qual volta si voleva solennizzare un pubblico avvenimento le si chiedeva di consacrarne la data in eterno.

Resta ora a dire di Gian Girolamo Savoldo, posteriore al Foppa, rampollo di gente cospicua, sì che poteva darsi il lusso di dipingere per diletto e far dono dei suoi quadri. Da Brescia passa a Firenze, dove, nel 1508, lo troviamo iscritto ad una corporazione. Vi sposa una donna di Fiandra, tramite, per qualcuno, di una certa

GIAN GIROLAMO SAVOLDO: RITRATTO MULIEBRE. – ROMA, PINACOTECA DEL PALAZZO DEI CONSERVATORI.

(Fot. Alinari)

influenza straniera nella sua arte, visibile negli sfondi di certi suoi quadri, in cui appare l'anticipatore del paesaggio moderno, come nel suo *Riposo in Egitto*, dove ci presenta una veduta della laguna veneta, ed in quello grande e superbo della *Madonna col Figlio ed i Santi*, esposto a Brera, nel quale in fondo appare Pesaro col suo mare popolato di barche e vele. Poi passa a Venezia, attratto dall'arte del Giorgione; lo segue nelle sue nuove ardite tendenze e dipinge gli eremiti Paolo ed Antonio. A Treviso, nel 1521, lavora con Fra Marco Pensalen.

Pur non sottraendosi al costume ed alle necessità dei tempi dominati dall'arte sacra (le chiese e i conventi costituivano principalmente la clientela dei pittori), dà ai personaggi un'impronta sì naturale ed umana, che in quel capolavoro detto la *Maddalena* (di cui si conoscono tre esemplari: uno a Berlino, l'altro a Londra ed il terzo appartenente una volta alla collezione Giovanelli) e noto anche sotto il nome di *Veneziana*, ritrae una tipica figura femminile che passa per le calli ed i portici di San Marco avvolta nel caratteristico sciale, da cui esce il dolce viso. Anche l'*Angelo Raffaele che appare a Tobiolo* – il più poetico dei quadri del Savoldo, meritamente scelto a manifesto della Mostra – ha del divino e dell'umano ad un tempo. Per questa sua naturalezza e umanità egli fu grande nei ritratti, come si vedrà da quelli che perverranno alla Mostra bresciana dalle Gallerie di Brera, dalla Capitolina e dalla Borghese, assieme ad altri che vi manderà l'estero. Non esitiamo ad affermare che il Savoldo apparirà per moltissimi una rivelazione. Non per nulla molti suoi quadri migrarono all'estero, e Pietro Aretino, suo contemporaneo, poté scrivere che nel maneggio dei colori egli era dei rari, e ne profetizzava al Maestro un avvenire di giusta fama. E la Mostra bresciana non mancherà di riconsacrarla, essendo egli certamente uno dei più forti artisti del Rinascimento.

Questi sono i pittori che nel secolo d'oro dell'arte Brescia dava all'Italia politicamente serva, ma signora dello spirito e maestra di tutte le arti. Analizzare le loro opere e la loro tecnica, scoprire l'influenza su di essi esercitata da artisti già assurti a vera e grande fama a Venezia, a Firenze e a Roma, culle dell'arte, sarà compito di coloro i quali nella Mostra bresciana sapranno trovar materia ai loro studi comparativi. Qui basterà ricordare che, se questi pittori bresciani attinsero ispirazione da altre scuole, non per questo mancano di potente individualità, poiché la scuola non crea l'arte, ma solo la può incoraggiare. È l'artista che crea il capolavoro,

infondendo il suo temperamento, il suo genio, la sua stessa essenza spirituale nell'opera che egli crea. Perciò se la Mostra di Brescia va esaminata nel suo insieme, bisognerà anche dare ad ogni artista l'attenzione che gli spetta, esaminandolo separatamente e comparativamente, come nella felice sintesi di Adolfo Venturi: « Placido, tenero, languido, Moretto si trovò tra il cavalleresco Romanino piumato e corrusco come un capitano di una schiera di lanzi, focoso come il suo destriero, e Girolamo Savoldo solenne evocatore di Santi tratti a forza di scalpello dalla roccia di basalto. Dell'uno prese le piume e i fuochi, dell'altro la voce baritonale ».

A questa triade venne aggiunto Vincenzo Foppa, il maestro che seppe imprimere nei suoi discepoli il concetto dell'arte, la quale ha per missione di nobilitare il gusto di un popolo, di glorificarne le virtù, e non di esaltarne i vizi. Perciò la Mostra bresciana avrà anche la sua bella missione educatrice.

Facile, quindi, prevedere il successo di questa rassegna, che a Brescia rievocherà alcuni dei suoi titoli di gloria e indurrà molti Italiani a volgere i loro passi alla Città illustre nei fasti del patriottismo, dell'arte e del lavoro.

ITALO BONARDI

GIAN GIROLAMO SAVOLDO: LA MADDALENA (OPP. LA VENEZIANA?). – FIRENZE, COLLEZ. CONTINI. *(Arch. fot. C.T.I.)*

Val Sarentina

Nel numero d'ottobre 1938 delle *Vie d'Italia*, parlando della nuova strada che percorre la Val Sarentina nella sua lunghezza, dissi com'essa si stacca a nord di Bolzano, segue in tutto il suo percorso il torrente Tàlvera e raggiunge Vipiteno attraverso il Passo di Pennes, con un cammino di una cinquantina di chilometri circa.

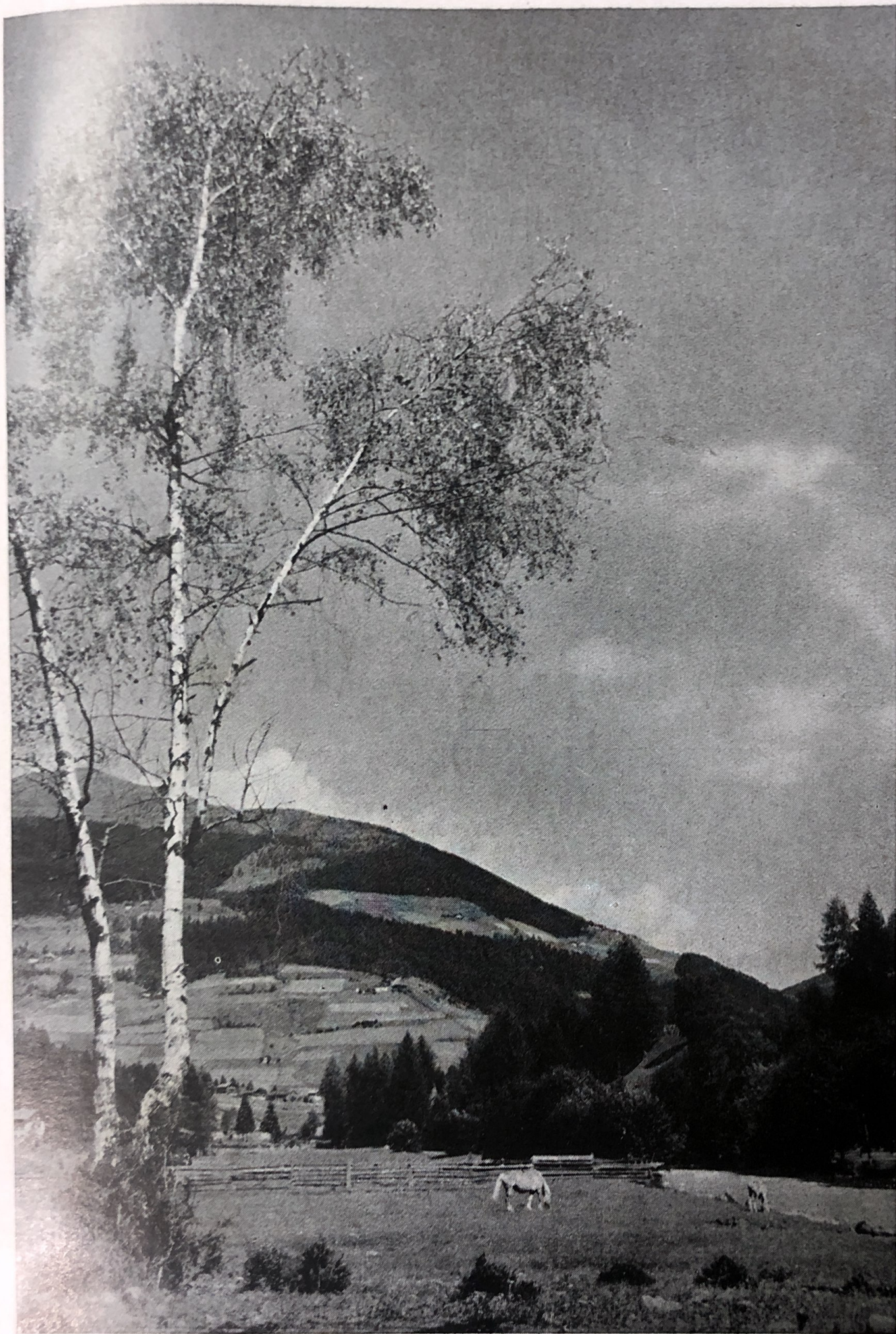
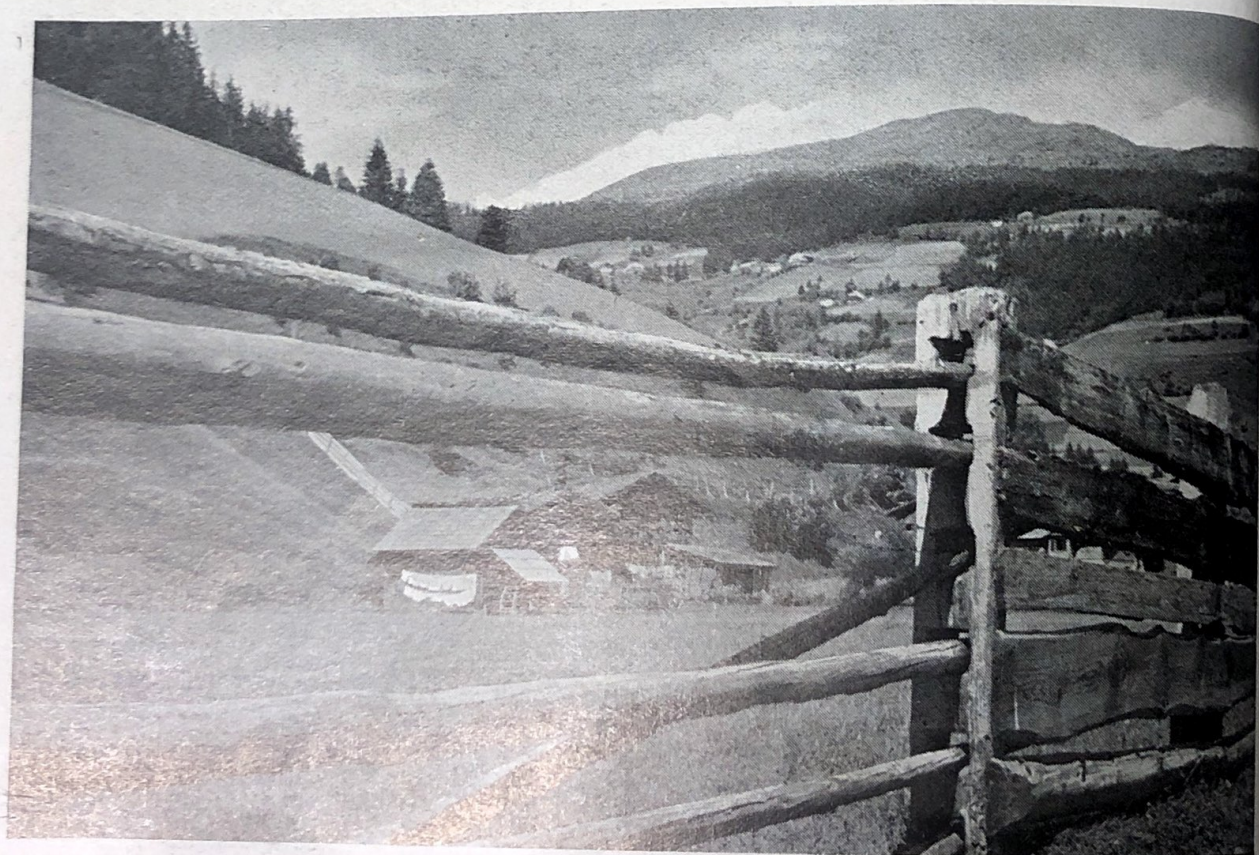
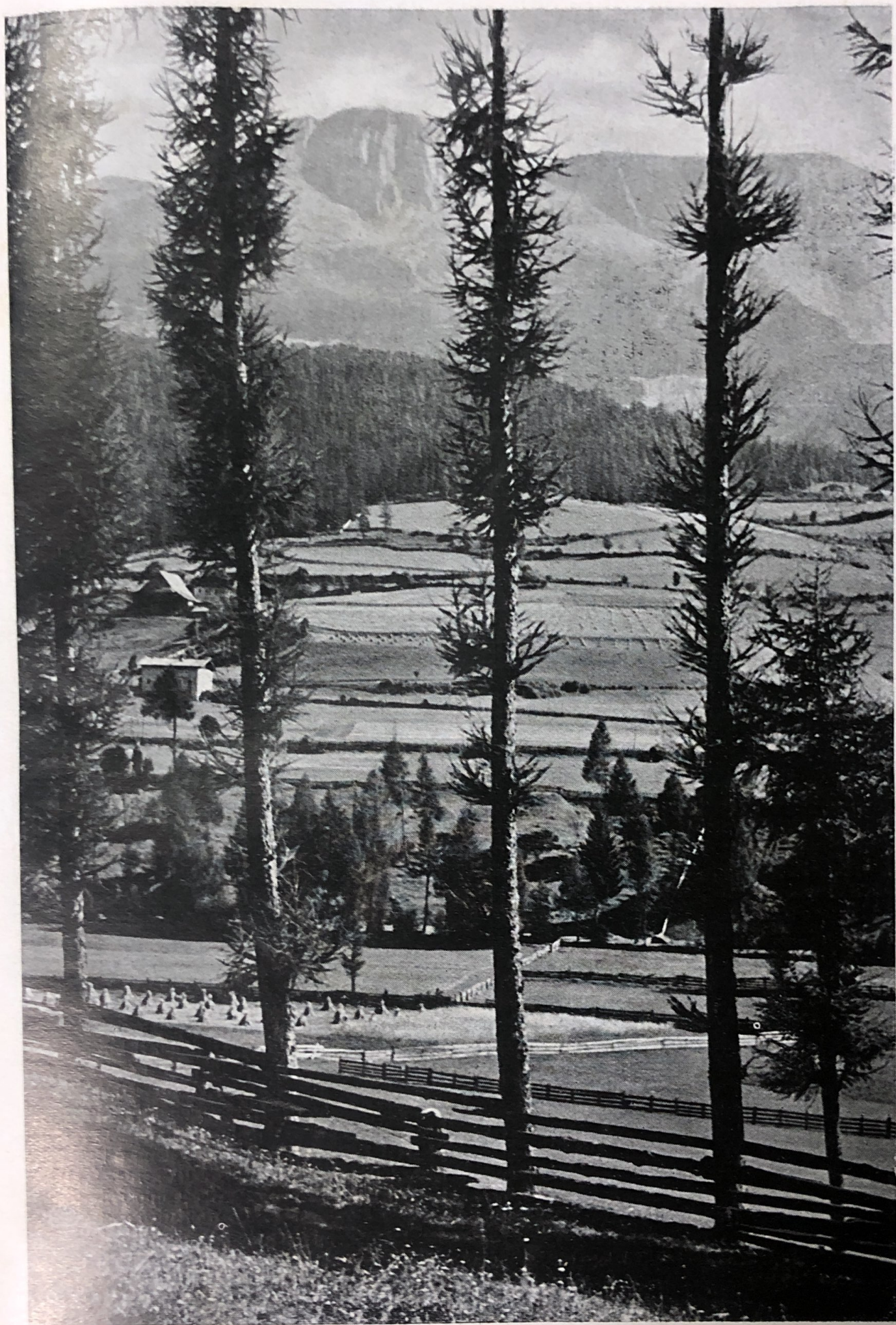
Fiancheggiata com'è da questa bella strada nuova, oggi si può dire che la Val Sarentina è il più breve dei tre itinerari che da Bolzano conducono a Vipiteno. Senza voler aggiungere ch'è anche la più bella delle valli, direi ch'essa è la più vergine e schietta nella sua natura selvatica: e la più espressiva. In parte l'ho già descritta in quel mio articolo.

Essa è rimasta a tutt'oggi pura e incontaminata nella sua grazia e nel suo fascino silvestre e montano: pura e incontaminata, vorrei dire, come una di quelle beltà femminili di cui parlavano una volta i romanzi della metà del secolo scorso e che vivevano pallide e ignorate nei loro castelli fatati. Ora non ci resta che a sperare che questa purezza non abbiano troppo presto a rapirgliela i turisti, nel dare l'assalto alle sue grazie saporite.

Il primo tratto, lasciati i vigneti bolzanesi, si addentra subito cupo e selvaggio nelle forre della Tàlvera. Il torrente corre muggendo, profondamente incassato tra altissimi strapiombi di rupi e cime boscose, e la strada lo segue a mezza costa, filando per gallerie, accompagnando nel suo corso tortuoso i bizzarri rientri e le sporgenze della parete rupestre.

Lungo quel tratto, avanzi di una vita feudale appaiono qua e là sotto forma di castellacci diruti, in luoghi erti e fortificati. Tra essi il meglio conservato è Castel Roncolo, aggrappato in alto, alla roccia, a picco sul torrente. Costruito nel 1237 e restaurato nel 1884, contiene affreschi pregevoli del secolo XIV raffiguranti la storia di Tristano e Isotta e della vita di corte. Più oltre, il Castello di Ried (oggi Castel Novale) ha torre quadrata e due cappelle, e, più

PASCOLI E BETULLE.

VALDURNA.

UN «MASO».

LARICI, CAMPI E MONTAGNE.

SARENTINO E LA SUA CONCA.

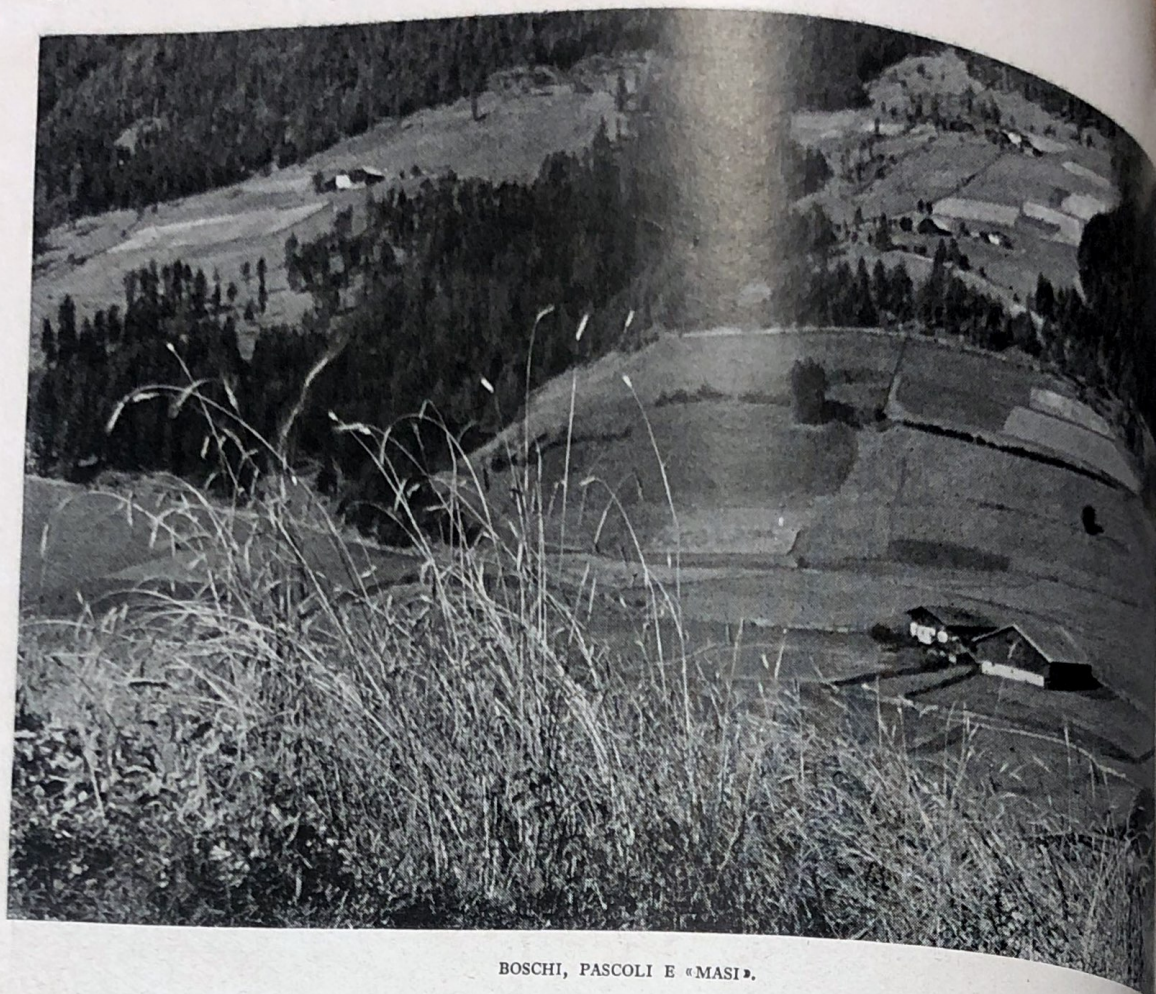
in su, il castellaccio di Sarentino è ormai ridotto a una rovina. La valle continua poi il suo motivo di balze e di dirupi, toccando Mezzavia, località solitaria, salendo gradatamente sino a notevole altezza e allargandosi infine nella piccola conca di Ponticino: finché, dopo breve tratto, come una stupenda melodia che erompa all'improvviso da un complesso di effetti dissonanti, si spalanca davanti al viaggiatore la verde, luminosa e ridentissima conca in mezzo a cui sta Sarentino, capoluogo della valle.

Il comune di Sarentino s'avvicina oggi ai 4500 abitanti. Il capoluogo, che ne conta circa 800, ha conservato la sua caratteristica ossatura antica e con essa la sobria fierezza dei suoi figli. Casette nuove e palazzotti antichi si mescolano nel borgo, signoreggiato nel mezzo da un bel chiesone col campanile ad ago, lustro e fiammante dentro e fuori come un ciborio: mentre tutt'all'intorno gli si dispiegano larghe pendici di prati e di coltivi e, più su, cime nereggianti d'abeti.

Il luogo è ameno ed accogliente. Un rude maniero, il Castello di Rieneck (ora Regino), che vanta una cappella romanica e una grande sala con bifore pure romaniche, signoreggia di tra prati e boschi il borgo dal lato di levante, dominato a sua volta dall'erta e rocciosa Rupe di Sarentino. Il Castello è assai ben conservato: ha mastio e torri e torrette quadrangolari, a spegnitoio, che gli dànno una gagliarda e pittoresca apparenza. È stato da poco tempo acquistato da un signore toscano, che lo va adattando a sua abitazione, impedendo così che abbia a ritornare ad essere quel ch'era prima, e cioè un castello-cantina.

La più parte degli abitanti di Sarentino son contadini, piccoli proprietari di terre, braccianti e padroni di segherie. E questo palesa la relativa agiatezza del luogo, che possiede comodi alberghi ed è frequentato da villeggianti fedeli. Tutt'intorno al borgo sorgono i *masi*, casette mezzo in pietra e mezzo in legno, odorose d'abete, con finestre e ringhiere fiammeggianti di gerani, e alle quali sta accosto quasi sempre la vasta *grangia*, dove si conservano gli strumenti di lavoro e il fieno dell'annata. Lungo le ariose pendici che circondano il borgo, sulle praterie smeraldine, nitidi, precisi come tappeti sciorinati al sole, corrono i campetti a coltivo: trifoglio, ségale, papaveri variamente colorati: ed è un piacere osservare la meticolosa precisione di quei lavori agresti, che rivelano tutta l'esattezza e la parsimonia di quella gente. Come la lindura delle loro casette rivela uno stile di vita calmo e dignitoso, e il caratteristico costume che uomini e donne portano la domenica una fierezza e una costanza che speriamo la frequenza del turista non abbia col tempo a scoraggiare.

Il lavoro dei campi ha qui una grandiosità veramente stupenda. Magnifici spettacoli di aratura potrebbe un pittore cogliere qua e là lungo i fianchi della vallata, quando il sole del mat-

CASTEL REGINO.

BOSCHI, PASCOLI E «MASI».

tino percote sulla pendice, facendo squillare nitidamente sul bruno dei coltivi i colori dei grembiuli e dei fazzoletti femminili, il candore delle camicie degli uomini, l'argento degli aratri e le groppe sudate dei bei cavalli d'Avelignà che li traggono, e le loro lunghe code biondastre. Pel taglio dei prati e dei frumenti han lunghi falcetti e rastrelli, e in genere son svelti al lavoro, compatti; parlano poco e si riposano di tanto in tanto sopra un pendio, mangiando qualcosa. I dintorni sono ricchi di mulini, e di alcuni si vedono le vestigia mezze crollanti qua e là lungo la Tàlvera o i torrentelli che scendono dall'alpe, le loro ruote di legno, i loro primitivi sistemi di canalizzazione.

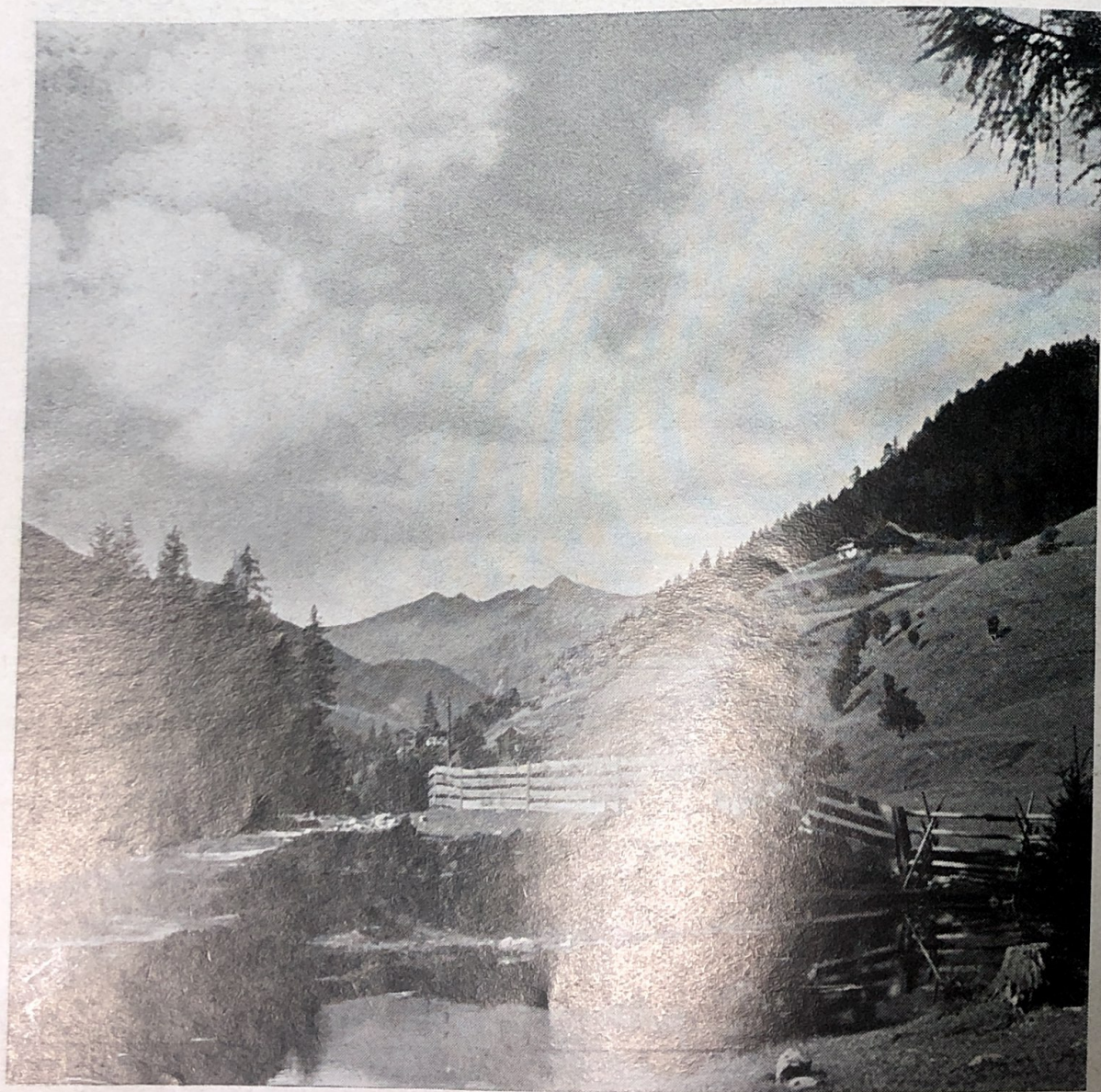
Aggiriamoci un poco in mezzo alla folla di questi paesani che la domenica, dopo Messa, stanno raccolti sulla piazzetta davanti alla chiesa, e di cui alcuni son venuti qui dai casolari più lontani, sperduti nella valle. È un altro dei pittoreschi spettacoli che Sarentino offre al nostro sguardo meravigliato.

Tutti, uomini e donne, indossano il tradizionale costume. Pare una dimostrazione di gioia comune. Sembra che una specie di spirito regionale, una felicità segreta condivisa da tutti presiedano a questi festosi ma dignitosi ritrovi. C'è come un'occulta potenza di tradizione che opera nei loro cuori, in quel momento, e alla quale si direbbe ch'essi stieno aggrappati con tanto maggior vigore quanto più essa si se minacciata dal tempo.

Gli uomini portano, sotto a una corta g chetta di lana scura, una pettorina-bretella cuoio nero, ricamata a finissimi disegni intr ciati con costole di penne di pavone, e cintura attorno ai fianchi. Hanno in capo cappelluccio di panno scuro, con dietro un m zetto di fiori freschi puntati nel cordonci ch'è verde per gli ammogliati e scarlatto per scapoli. Le donne recano trecce lunghissi riccamente annodate sulla nuca, cingono sotto i seni alte sottane, grembiuli colorat scialli a fiorami intorno al petto, e in c hanno un cappello di panno nero, rotondo, nato di gale svolazzanti.

Nei loro interni caratteristici spesso serb un pesante mobilio che risale ad ataviche e venti antichissime origini, e belli arredi di pel lavorati con arte sobria. In qualche casa v delle vecchie dipanare sull'arcolaio grossi b tuffoli di lana e in altre è rimasta ancora vi da chissà quale remota età, l'usanza di stamp tessuti a colori ricavati dalle erbe e dalle pian

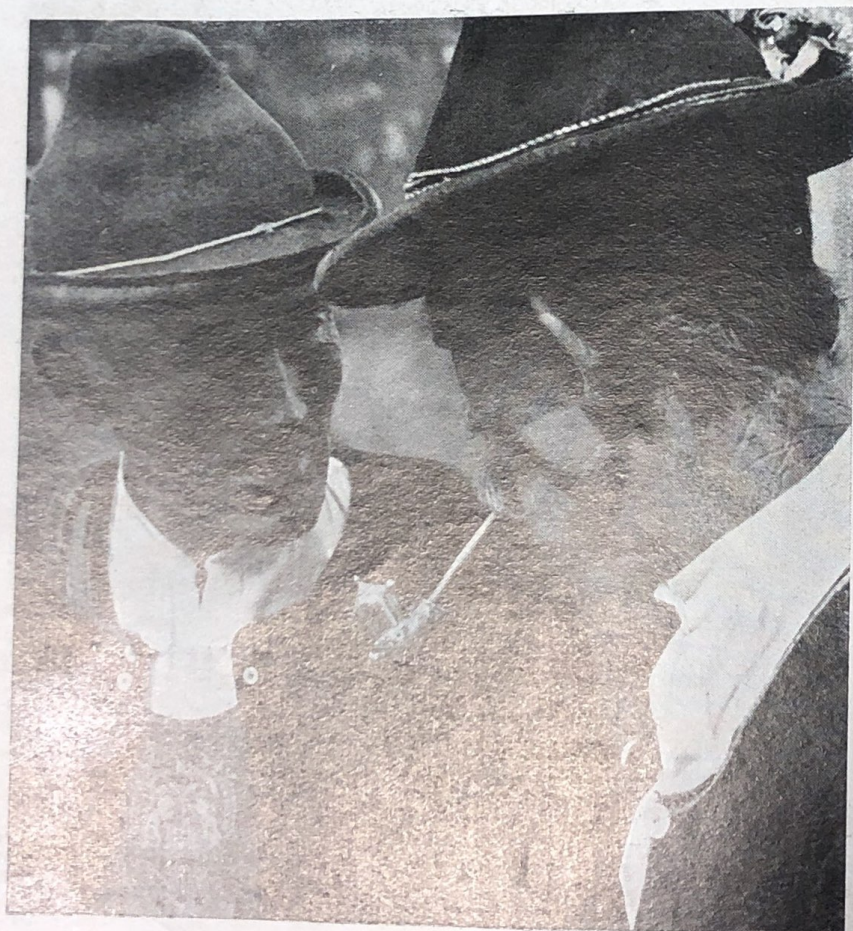
Molto belle sono anche le loro processio che non hanno nulla da invidiare, per gli sple didi colori e per ricchezza di apparati, ai fam *Perdons* delle città bretoni. Al canto delle litanie al suono della banda il corteo sontuoso fa il gi della piazza e del paese, tra l'ammirazione di d ali di forastieri.

LA CASA DEL MANISCALCO.

MIETITURA.

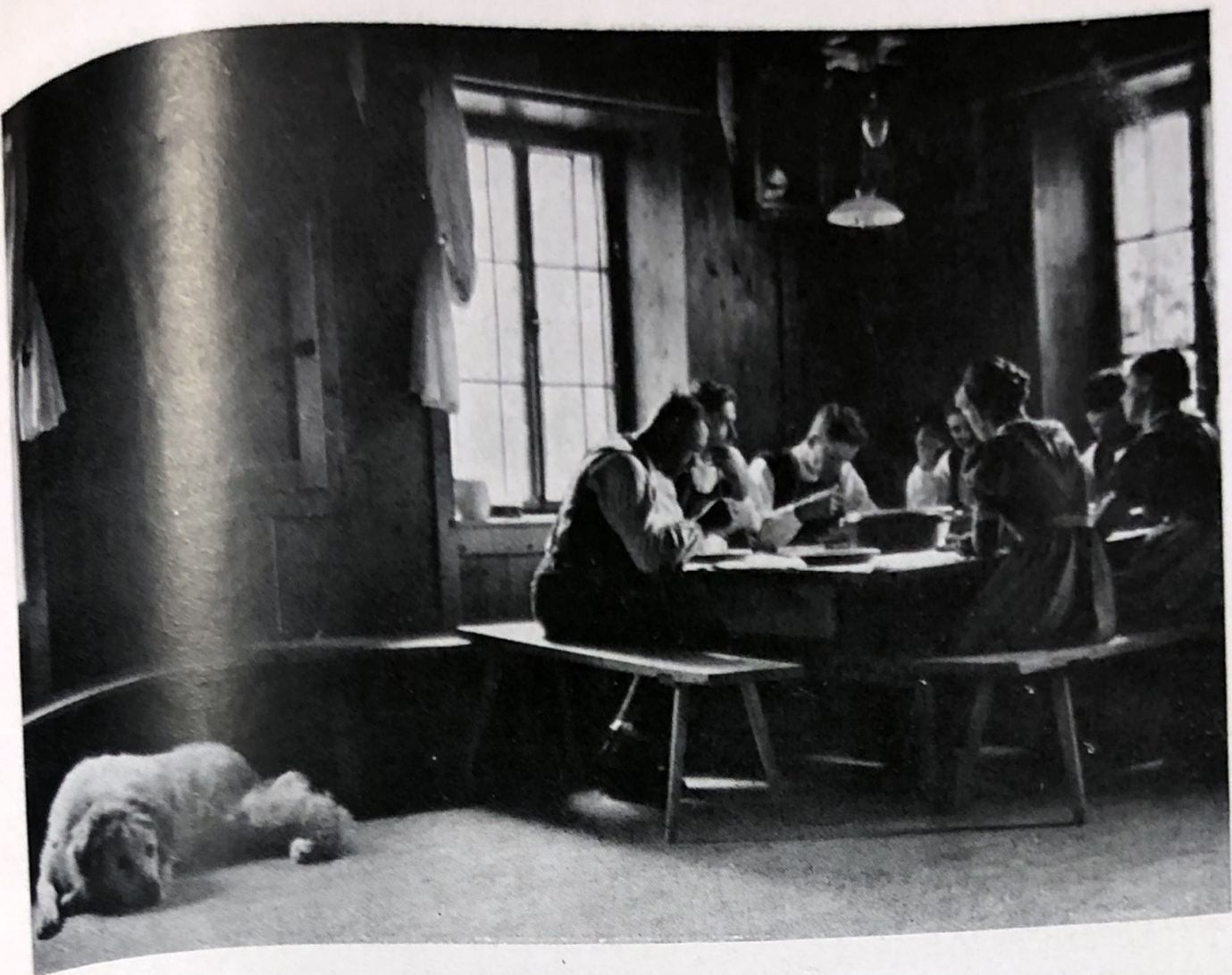
IMBOCCO DELLA
VAL DI PENNES.

IMBOCCO DELLA VAL SARENTINA.

ARATURA.

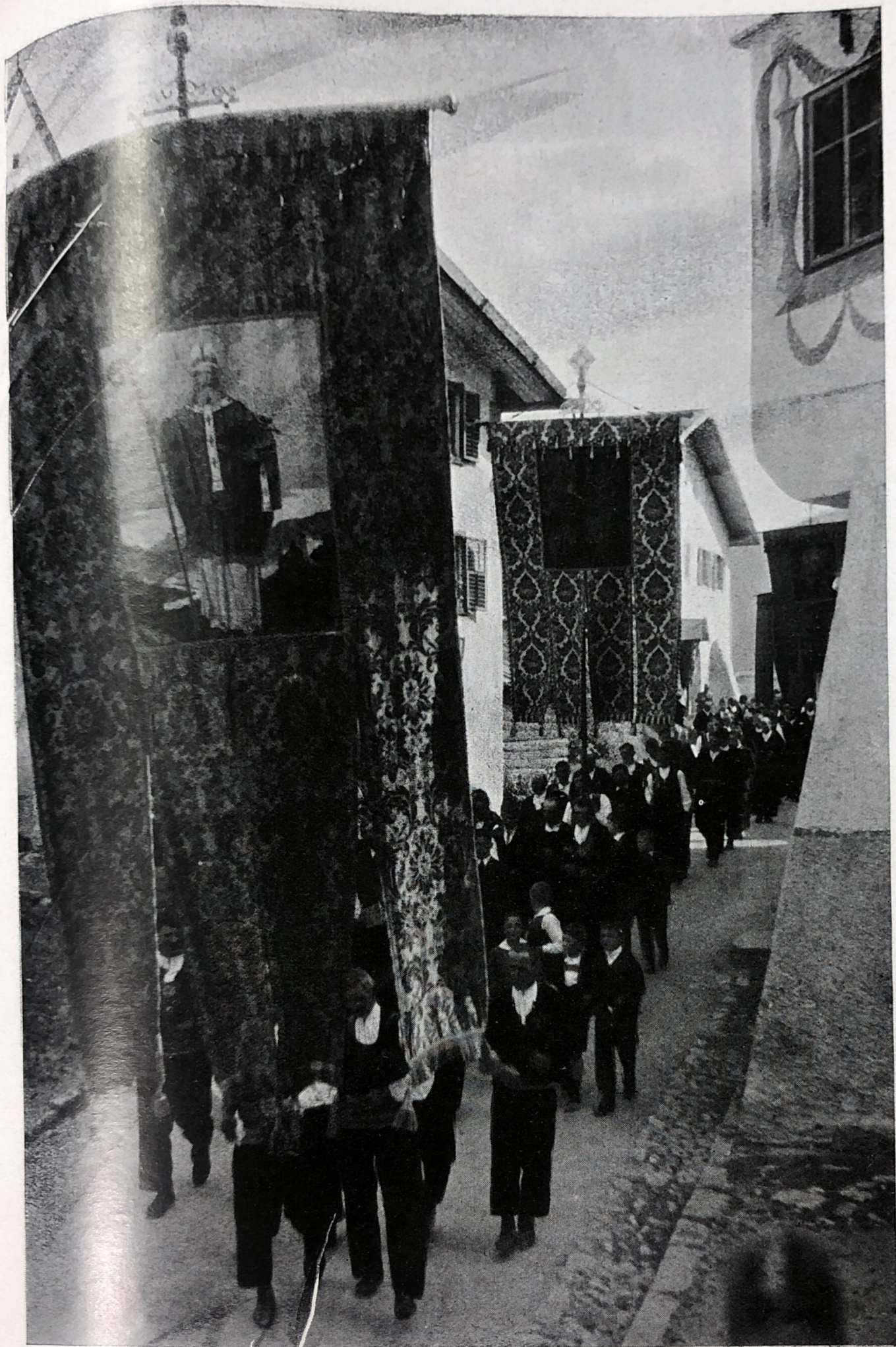
LA BANDA DÀ CONCERTO IN PIAZZA.

CONFIDENZE E NOSTALGIE...

È una gente questa che il duro lavoro dei campi e i crudi e lunghi inverni han reso robusta e massiccia. Ma se la fatica li invecchia presto, da giovani son belli, hanno una fiera e armoniosa impronta di energia alpestre. Il loro sguardo è lento, guardingo. Parlano poco e i vecchi tengon sempre volontieri fra le labbra una corta pipetta dal fornello di metallo.

Anni sono la regista Leni Riefenstahl, cui si devono le splendide cinematografie delle ultime Olimpiadi, venne a girare un *film* a Sarentino. Si trattava di svolgere una leggenda montanina assai diffusa nella vallata. Tranne le parti principali, poiché l'azione era tutta di popolo, le altre parti furono affidate a contadini del luogo, addestrati alla meglio. Ebbene, impensatamente, questa gente di vallata, che parrebbe dover essere la negazione di ogni abilità scenica, dimostrò invece di possedere qualità rappresentative di prim'ordine. La regista aveva avuto l'avvedutezza di la-

COLAZIONE DI CONTADINI SARENTINESI.

MERCATO DEI CAVALLI.

ANGOLO DI SARENTINO IN UN MATTINO FESTIVO.

CANTANDO LE LITANIE...

I MAGNIFICI STENDARDI PORTATI IN PROCESSIONE.

L'ARCOLAIO DOMESTICO.

sciar agire liberamente quegli attori contadini a loro piacimento, nel loro ambiente, con la semplicità e l'ingenuità ch'è loro propria. Il che mi induce a chiedermi perché non sarebbe mai possibile ottenere i medesimi risultati anche nei *films* italiani e se non sarebbe opportuno, come spesso Americani e Tedeschi fanno, scegliere di netto attori di fra il popolo e tra la gente di strada e di campagna. Questo per dire che il grande attaccamento alla tradizione della gente di Sarentino, anziché un difetto, mi sembra un pregio, che non esclude in loro un sentire moderno e drammatico.

Del resto, la loro vita familiare ha un che di nobile. Di essa sono alquanto gelosi e non è facile penetrare nei segreti della loro intimità.

Tuttavia, grazie alla sollecitudine di una signora ch'è da lunghi anni in familiarità con queste popolazioni, ho potuto assistere un giorno a una tipica colazione domenicale della famiglia di un proprietario di terre del paese.

Il quale era un omaccione alto e grosso, con un collo taurino e un viso armato di baffoni alla Vercingetorige. La colazione ebbe luogo nel tinello del suo *maso*, una saletta bassa, tutta in legno, dominata da un Crocefisso appeso in un canto, e vi presero parte contemporaneamente la famiglia del padrone e i suoi lavoranti. Poiché tale è l'usanza di quei luoghi, che datori di lavoro e braccianti abbiano a vivere in comune, a dormir sotto il medesimo tetto e mangiar le stesse cose.

La famiglia dell'ospite era composta di sua moglie, di due belle figliole, di due bimbi e dei

CONTADINELLI CHE GIOCANO.

figli di una sorella assente: mentre cinque erano i lavoranti che vestivano a festa, e portavano ancora sul petto il loro grande zinalone azzurro. Ma ciò che mi colpì di più fu la devozione con cui, prima del pasto, tutti quanti, padroni e servitori, ritti in piedi davanti al Crocefisso, dissero le loro orazioni e come un'altra più fervida ne pronunciassero a colazione terminata. Era commovente vedere quel gruppo di padroni e di lavoranti pregare a testa china tutti insieme, fusi nel medesimo sentimento di pietà, mentre la luce dal di fuori aureolava le brune teste dei giovani e metteva balenii nelle bionde trecce delle ragazze.

Questo spirito religioso che pervade la vallata risalta ancor più dai numerosi Crocefissi che stanno eretti su ogni crocicchio del borgo e della campagna, protetti da baldacchini di legno. Tra essi ce n'è qualcuno di veramente grazioso, modellato con bel garbo.

Il tratto di valle che da Sarentino sale al giogo di Pennes fu già da me descritto. A Campolasta, a qualche chilometro da Sarentino, la strada si biforca, e a destra sale a raggiungere Valdurna, dov'è un paesino con un laghetto.

Poche abitazioni dopo Campolasta. La valle inselvatichisce gradatamente inalzandosi verso le brulle cime. Ma è appunto questa sua estrema solitudine, questa sua grande e ariosa semplicità che conferisce alla Val Sarentina un incanto tutto suo, e una poesia di solitudine ch'è difficilmente raggiunta dalle vallate circostanti.

(Fot. di Giulio Galimberti)

CARLO LINATI

S. AMBROGIO SCACCIA GLI ARIANI. NELLO SFONDO IL CASTELLO DI MILANO – SCUOLA LOMBARDA, 1500 CIRCA.

ITINERARI LEONARDESCHI

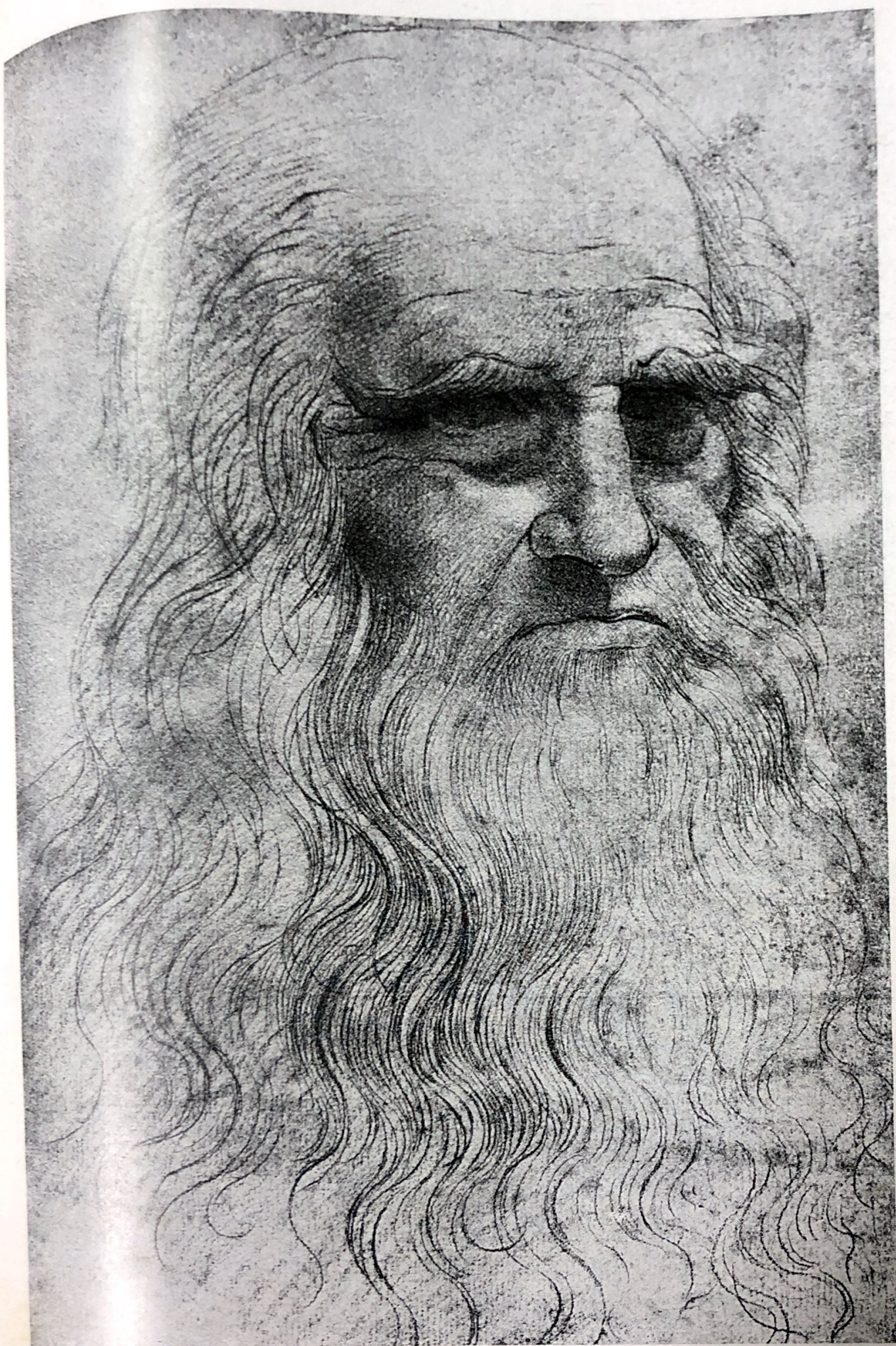
Il 9 maggio, terzo anniversario della Fondazione dell'Impero, verrà inaugurata a Milano la "Mostra Leonardesca". La grandiosa rassegna, che, oltre alla presentazione più degna delle opere del Grande Maestro, vuole, con l'esaltazione del Suo multiforme genio, celebrare la spiritualità e potenza creativa della razza italiana, si dividerà in parecchie sezioni: particolare importanza ha per noi quella dedicata ad illustrare gli itinerari leonardeschi.

Piacenza è terra di passo come Fiorenza. Con questa espressione – apparentemente bizzarra – Leonardo incomincia una lettera diretta ai Magnifici Fabbricieri di Piacenza per offrire la sua opera d'artista; in un anno, non ben precisato, fra il 1490 e il '98.

Ma l'espressione anzidetta denota lo spirito d'osservazione del Maestro e lo mette fra i precursori del turismo! Infatti nel corso di questa lettera ripete ancora il concetto, sviluppandolo meglio: «*la qual Fiorenza siccome Piacentia è terra di passo, dove concorre assai forestieri, i quali vedendo le opere belle e buone d'esse fanno a se medesimi impressione quella città essere fornita di degni abitatori*».

Leonardo: meraviglioso genio, inquieto, insoddisfatto; grande viandante – amiamo imaginarlo – curioso e assorto, che percorre le vie del mondo come per raggiungere un sogno. E anche quando le contingenze della vita comune lo legano e lo avvincono alla realtà volgare e piatta, egli evade con la mente errando nell'universalità del cosmo.

Leonardo da Vinci costituirà sempre il più imponente problema spirituale, che probabilmente non troverà mai il solutore. Da Fiorenza, circa nel 1482, lo vediamo giungere a Milano a presentare – come dice l'Anonimo Gaddiano – al duca di Milano una lira «*che unico era in suonare tale extrumento*». La musica dunque, mezzo d'evasione dello spirito, è per il Maestro il tramite verso i confini dell'ideale. Ma non così noi possiamo seguire Leonardo nei suoi itinerari; noi lo accompagneremo nei suoi viaggi in Italia, quando vi è spinto da qualche ragione o necessità.

Noi sappiamo dei suoi viaggi, da note che egli lascia come cadere qua e là sui fogli dei suoi quaderni e dei suoi codici; dove fissa un'idea, un gesto, un atteggiamento, un problema di

LEONARDO DA VINCI: AUTORITRATTO. – VENEZIA, R. ACCADEMIA.

LA STATUA DEL REGISOLE A PAVIA – FRONTESPIZIO DEGLI STATUTI DI PAVIA DEL 1505.

meccanica, una chimera, un volto, uno scorcio d'architettura, un'arma da guerra, un costume per la « festa del Paradiso », *« a laude della Duchessa di Milano »*...

Nei cenni fugaci dei suoi itinerari lombardi, non so perché, parmi vedere riflesso il cielo chiaro primaverile, percorso da nuvolette lievi e vivaci come bimbi che giuocano sulle aie; il verde delle campagne e in fondo il candore immacolato delle Alpi, come egli le vedeva dalla piana verso occidente, dove il Ticino s'allarga maestoso dopo Sesto. Il Ticino: che suggerisce a Maestro Leonardo questa frase enigmatica: *« Un Liglio si posò sulla ripa del Tesino e la corrente trasportò la ripa insieme col Liglio »*. Chi sa quante volte dal Ponte visconteo di Pavia, o più in su fra i boschi presso la Sforzesca di Vigevano, avrà seguito lo scorrer lento dell'acqua correndo dietro a pensieri, i quali poi dovevan produrre quei mirabili studi di idraulica, che caratterizzeranno la sua a[...] nel secondo periodo mil[...]

A Pavia, dove scavalcò [...] aver sostato alla Certosa [...] l'osteria del Saracino [...] Moro, a Pavia visitava i l[...] della Cattedrale; e mentre [...] ditava progetti, non trasc[...] di svagar dietro alla statu[...] Regisole, studiando nuov[...] teggiamenti per il cavallo d[...] statua equestre di Franc[...] Sforza. Allora la sua fan[...] lo porta a variazioni su m[...] di scultura. E nota: « *Di* [...] *di Pavia* (si intende del cav[...] *si lalda più il movimento* [...] *nessuna altra cosa. L'imitaz*[...] *delle cose più antiche è più* [...] *dabile che le moderne... N*[...] *esser bellezza e utilità?* ».

Ed ecco il Maestro con [...] comitiva che scorta Bianca M[...] ria Sforza, sposa a Massim[...] liano re dei Romani, verso [...] monti di « Lamagna ». Pass[...] lungo il lago di Como da Le[...] co e sfilano fra i malage[...] passi della Valtellina. È prob[...] bile che Leonardo prende[...] in quella occasione gli appu[...] che noi ritroviamo ora nel C[...] dice Atlantico.

La Pliniana, Bellagio, F[...] melatte sono località parti[...] lari, che colpirono la fanta[...] e lo spirito di osservazione [...] Leonardo. Egli raccoglie info[...] mazioni su fenomeni natur[...] come quello della Plinia[...] dalla viva voce degli abitan[...] tanto è vero che ne scrive [...] nomi come li sente pron[...] ciare. Così Fiumelatte diventa *Fiumelaccio*, e Valtellina, *Voltolina*. « *In testa alla Voltolina le montagne di Borme: terribili e sempre pi*[...] *di nevi. Qui nascie ermellini* ».

Noi amiamo immaginare il pellegrino pen[...] soso, che si sofferma nella dolce Brianza [...] studiare i laghetti d'Alserio, di Pusiano e [...] Annone; mentre lo incalzano le richieste d[...] Comaschi che vogliono da lui un parere su[...] fabbrica del Duomo.

Del 1498 è un ricordo di Genova; che ci la[...] scia supporre esserci egli stato, forse con Lud[...] vico il Moro, a veder le fortificazioni del port[...] quando già si profilava il pericolo della spe[...] zione di Luigi XII. Leonardo fa una osserv[...] zione scientifica: « *Il ferro trafilato di una ro*[...] *fatta di una parte del molo di Genova, fu tra*[...] *lato di minor potentia di questo* ». 17 marzo 149[...]

Infatti da altre fonti noi sappiamo che nell[...] primavera del 1498 il porto di Genova ven[...]

MANTOVA – DA BRUYN-HOGENBERG: CIVITATES «ORBIS TERRARUM». COLONIA, 1572.

VEDUTA DI GENOVA VERSO IL 1570.

funestato da una immane mareggiata. Ma troviamo pure alcune note di un itinerario da Genova a Milano: poiché Leonardo menziona Casale genovese (frazione di Montoggio), Mongiardino, Ronco, Alessandria, Candia in Lomellina, Chiaravalle e finalmente Milano. Per via non tralascia di studiare problemi di geologia; come gli effetti dei depositi marini sulle rocce del Monferrato; mentre accenna al ritrovamento a Candia di Lomellina «*di un naviglio antico sotto terra a braccia dieci*».

URBINO – DA BRUYN-HOGENBERG: CIVITATES «ORBIS TERRARUM». COLONIA, 1572.

Forse questo spirito irrequieto e pensoso si sarebbe calmato nella serenità della sua mirabile arte – dopo il successo della *Cena* – e nella quiete della modesta vigna donatagli, con atto 26 aprile 1499, da Ludovico il Moro «*ratione benemeritorum de nobis suorum et ad rarissimae virtutis ornatum*», se la violenta conquista del Ducato milanese – frutto della politica turbolenta del Moro – non l'avesse costretto a cercar altri cieli più sereni. Ma era difficile, tra la fine del 1499 e il principio del 1500, trovare in Italia un'oasi di serenità: la guerra era generale.

S'avvia a Venezia, dopo aver sostato a Mantova, reggia serena dei Gonzaga, dove ancora albergavan le Grazie e le Muse. Egli schizza un cartone pel ritratto d'Isabella d'Este; porta a Venezia per finirlo; ma colà, sopraff... da altri pensieri, non ne fa nulla. Solo un am... basciatore di Mantova, che l'ha visto, ne scr... a Isabella: «*Sta tanto bene fato, non è possib... melio*». Pensa a Venezia a certi congegni sotto... marini per mandare a fondo la flotta dei Turc... e studia ordigni da palombaro ingegnosissim...

Arriva infine a Firenze e la trova in guerra co... Pisa. Dappertutto era guerra.

Il «*pictor celeberrimus*» del documento sforzesco diventa ingegnere militare. «*La vita di Leonardo* – scrive alla duchessa di Mantova fra' Pietro Navolara – *è varia et indeterminata forte, si che pare vivere alla giornata*».

Il che non gli impedisce di preparare a Firenze il cartone di S. Anna e la Vergine col Bambino, mentre «*li suoi esperimenti matematici l'hanno distratto tanto dal dipingere che non può patire il pennello*».

Ma eccolo nel 1502 ancora in moto; poiché «*Caesar Borgia de Francia, Dei gratia dux Romandiolae, Valentiaeque princeps, Hadriae dominus*» ecc. ecc., ordina, con un decreto del 18 agosto 1502, a tutti i luogotenenti, castellani e via via, di dare «*passo libero da qualunque pu-*

PESARO – DA BRUYN-HOGENBERG: CIVITATES «ORBIS TERRARUM». COLONIA, 1572.

VENEZIA – SILOGRAFIA NEL «SUPPLEMENTUM CHRONICARUM» DI FILIPPO DA BERGAMO, 1486.

ROMA – INCISIONE DEL 1570 CIRCA

blico pagamento... amichevole recepto... al nostro prestantissimo et dilectissimo familiare Architecto et Ingegnero generale Leonardo Vinci ..».

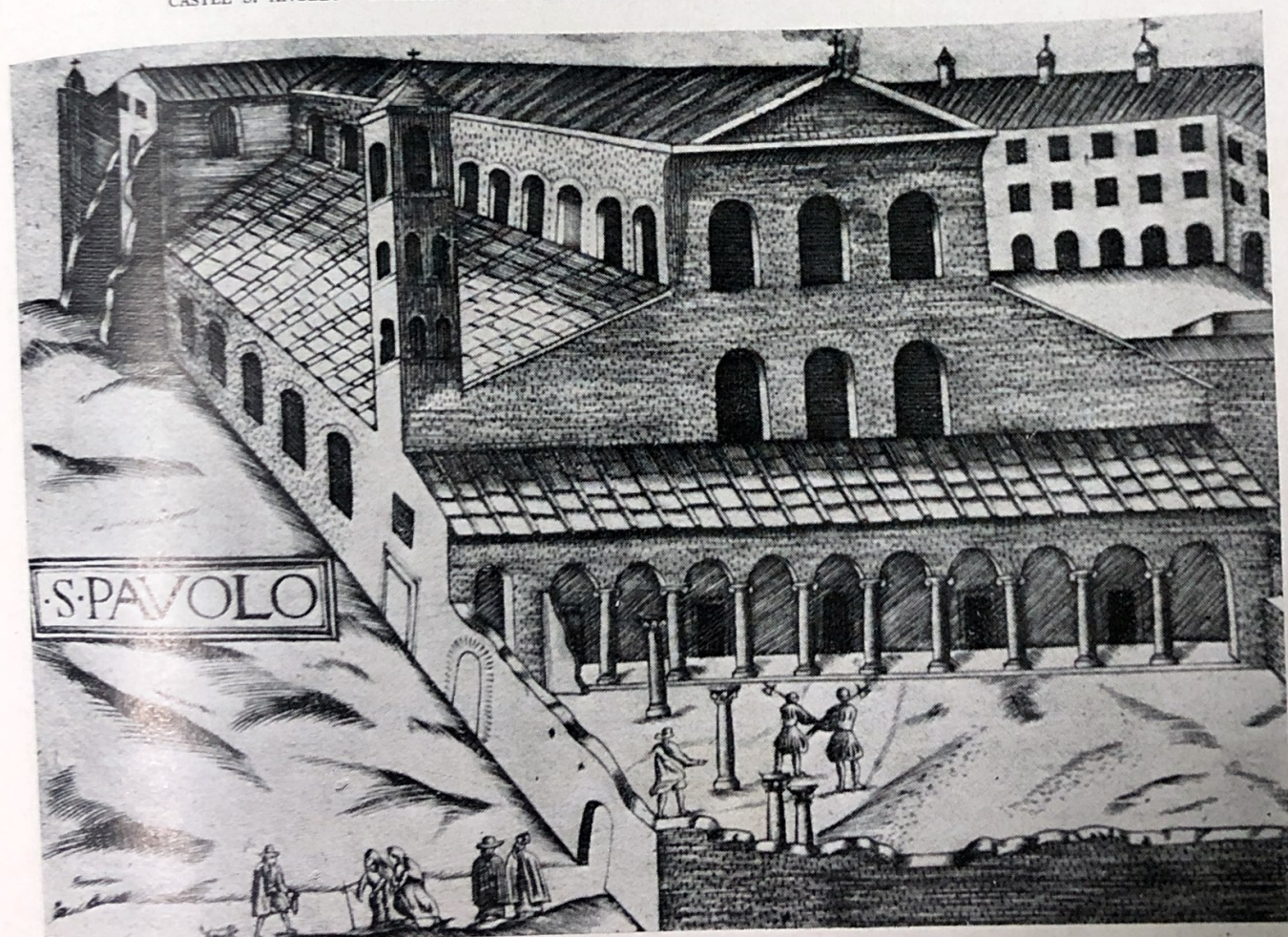
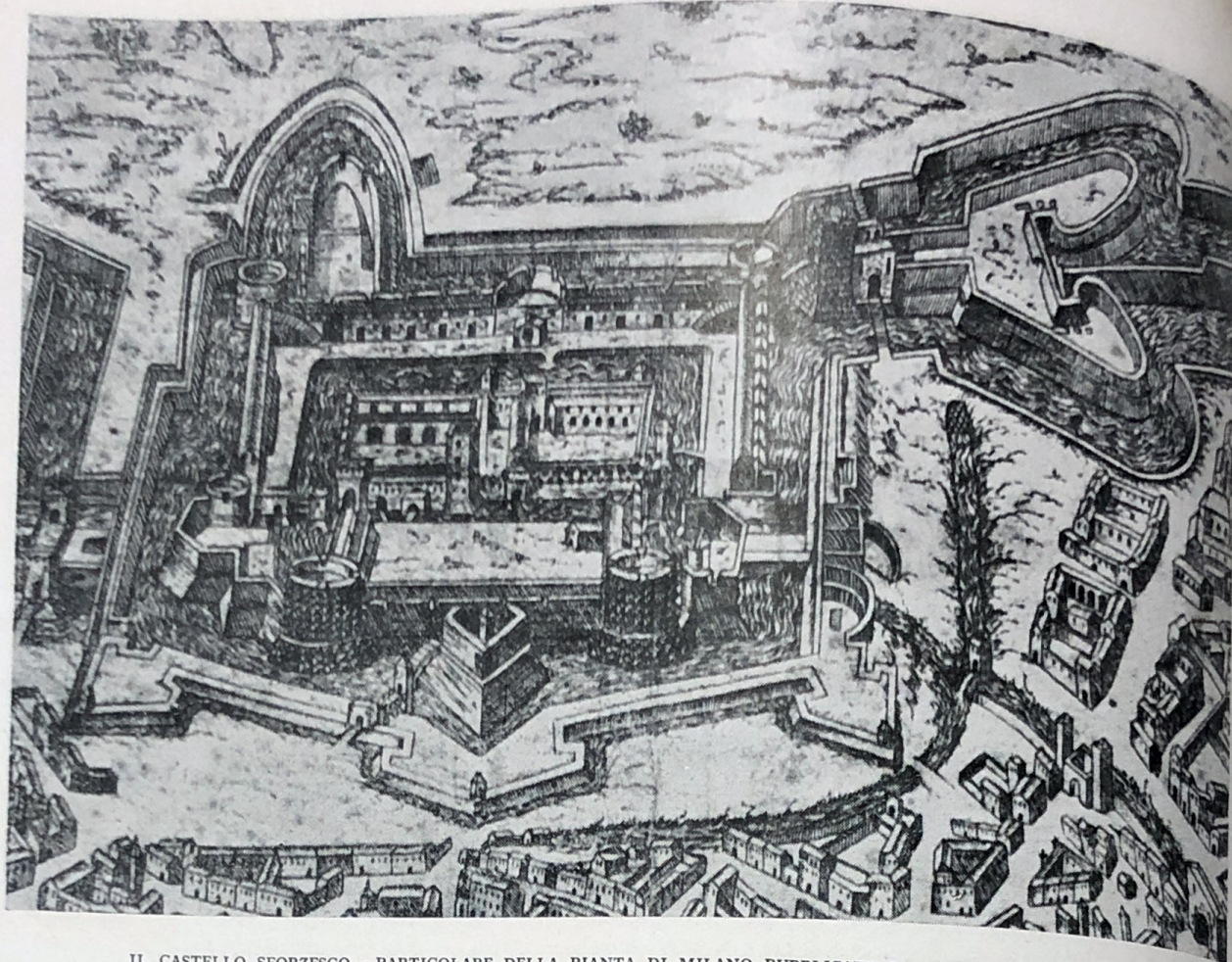
Ora, dunque, per conto del Valentino, ispeziona fortezze, disegna bastie, torri, organizza opere difensive. Ma prima ancora d'andare in Romagna, raggiunge il suo nuovo signore a Piombino, dove medita uno studio di bonifica integrale, da far onore al più consumato ingegnere idraulico. Già le sue prove le aveva fatte alla Sforzesca presso Vigevano, dove aveva risanato il territorio.

Nel Codice Atlantico è disegnato il piano «*per seccare il padule di Piombino*»: terra che stava assai a cuore al Valentino per i suoi disegni politici. Egli vi vedeva la chiave della Toscana, della Liguria e della Corsica.

Ma è in Romagna e nella Marca che vediamo Leonardo muoversi, studiare, diriger lavori. Nel giugno del 1502 è a Urbino, dopo aver toccato Siena. Forse nella città dei Montefeltro si incontrò con Nicolò Machiavelli, che doveva essere – scrive E. Solmi – il fondatore della nuova scienza di Stato, come il Vinci doveva esserlo della nuova scienza della Natura. Entrambi muovevano dalle stesse premesse: la necessità di elevarsi dai fatti ai principî. V'era poi un comune e concordante interesse nell'arte della guerra e delle fortificazioni. Tanto il politico quanto l'artista erano convinti che l'arte militare non dovesse essere un mestiere, ma una missione, allo scopo di mantenere l'integrità e l'indipendenza dello Stato. Entrambi erano ammiratori dell'ardire del Borgia. Così si saldò l'amicizia fra questi due genî italici.

Intanto Leonardo va a Cesena, poi a Cesenatico a regolare il canale e a fortificar il porto. Abbiamo tracce fugaci di questi suoi passaggi in appunti segnati a volo: «*Colombaia d'Urbino a dì 30 luglio 1502; alla fiera di S. Lorenzo a Cesena; el dì di Santa Maria mezagosto a Cesena 1502; porto Ciesenatiche a dì 6 settembre 1502 a ore 15*». E quest'altra nota non meno sintetica che racchiude molte cose: «*Dì primo d'agosto 1502 a Pesaro, la Libreria*». Sono i libri che lo hanno colpito; poi un ricordo di Rimini: «*Fassi una armonia colle diverse cadute d'acqua, come vedesti alla fonte di Rimini, come vedesti addì 8 d'agosto 1502*». In Imola prova l'emozione d'essere assediato insieme con Cesare Borgia; poi ancora in quell'estate passa a Forlì e a Senigallia. Ma la meteora del Valentino è già nella rapida curva discendente.

La sua grandezza fittizia era composta di celerità e di terrore: la morte di Alessandro VI portò con sé la rovina di Cesare Borgia: e Leonardo, ritornato nella sua patria, persuade Machiavelli a deviar l'Arno ai danni di Pisa, poiché Firenze è tuttora in guerra con quella città. Nel 1504 il progetto stava realizzandosi; ma ne

CASTEL S. ANGELO – INCISIONE PUBBLICATA A ROMA DA ANTONIO SALAMANCA VERSO IL 1550.

BASILICA DI S. PAOLO IN ROMA – INCISIONE PUBBLICATA DA G. B. DE ROSSI NEL 1638.

IL CASTELLO SFORZESCO – PARTICOLARE DELLA PIANTA DI MILANO PUBBLICATA DAL LAFRERY, ROMA 1573.

risultarono vari inconvenienti nell'esecuzione e l'impresa finì in un insuccesso.

Ma a Fiesole lo colpisce il volo di un falco: « *Come il cortone, uccello di rapina, ch'io vidi andando a Fiesole, sopra il locho di Barbiga nel '5 (1505) addì 14 di marzo* ». Era il tempo in cui pensava alla possibilità di volare. Tuttavia non trascura altre osservazioni: « *Le vite di Fiesoli* – scrive nel 1515 – *in modo miliori allevati, furnire devriano al'Italia nostra del più ottimo vino...* »; e seguono norme sulla buona maniera di far vino.

Che se nella primavera del 1505 saliva il colle di Fiesole, e nella bella chiarità primaverile del cielo fiorentino seguiva il volo degli sparvieri, forse nell'inverno era stato a Roma per consigliare Antonio Segni sul modo di coniar monete. Il Segni – amico del Vinci – era infatti a Roma per coadiuvare il nuovo Papa Giulio II nella grande riforma monetaria da lui effettuata.

A Monte Ceceri, nel 1506, fa tentare il primo volo umano: le ali si spezzarono, poiché i tempi non erano ancora maturi per la superba esperienza di Dedalo.

Ma un giorno, nel corso del 1506, riprenderà il cammino di Milano: forse c'era in lui forte la nostalgia del magnifico ventennio sforzesco.

Carlo d'Amboise lo richiede alla sospettosa Signoria fiorentina, per soli tre mesi, però. Tuttavia di proroga in proroga passeranno alcuni anni. Studia, progetta macchine, si dedica a problemi d'idraulica e alla navigabilità dei navigli milanesi.

Leonardo riprende le sue peregrinazioni, questa volta, sugli itinerari inesorabili della guerra. Segue Luigi XII nella fulminea campagna di guerra del 1509 contro Venezia. Rapidamente annota un passaggio di viva forza dell'Adda, sotto la protezione di un fuoco intenso d'artiglieria; schizza un porto a Cassano; ricorda Trezzo e il castello, e la presa di Caravaggio.

Poi le sorti della guerra si volgono contro le armi francesi; Leonardo lascia Milano per Roma, dove accorrono i migliori artisti d'Italia.

È il 1513, settembre 24: « *Partii da Milano per Roma... con Giovanfrancesco de Melzi, Salai, Lorenzo e il Fanfoia* ».

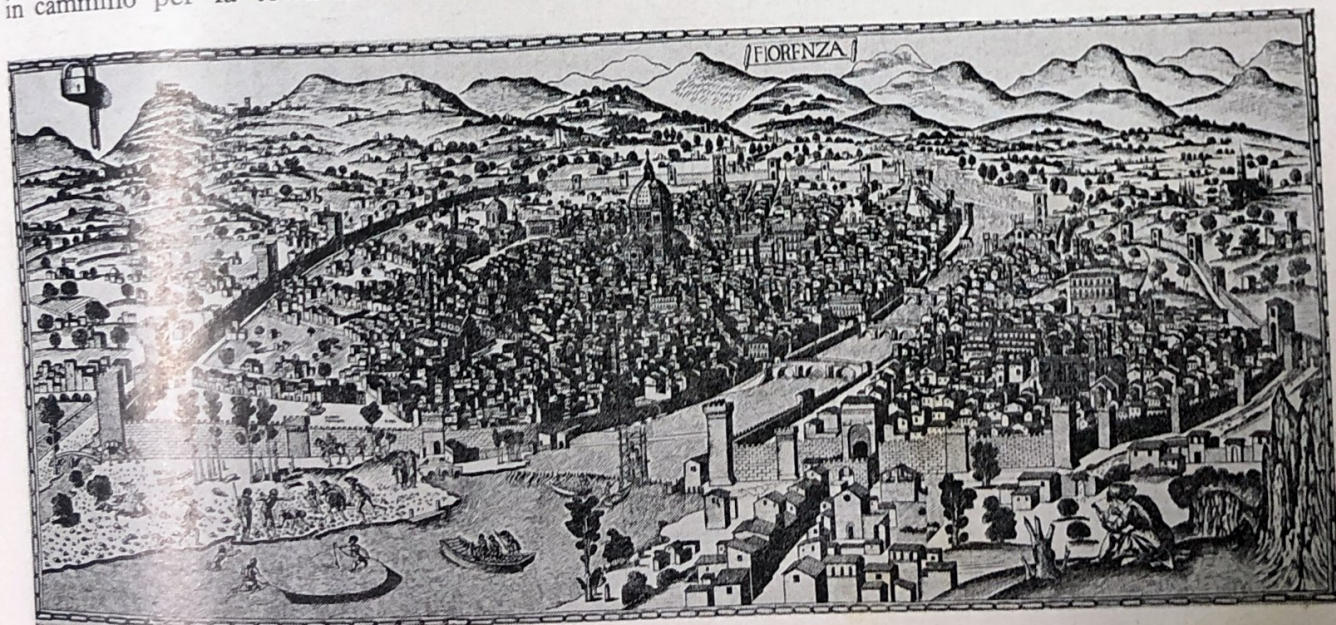
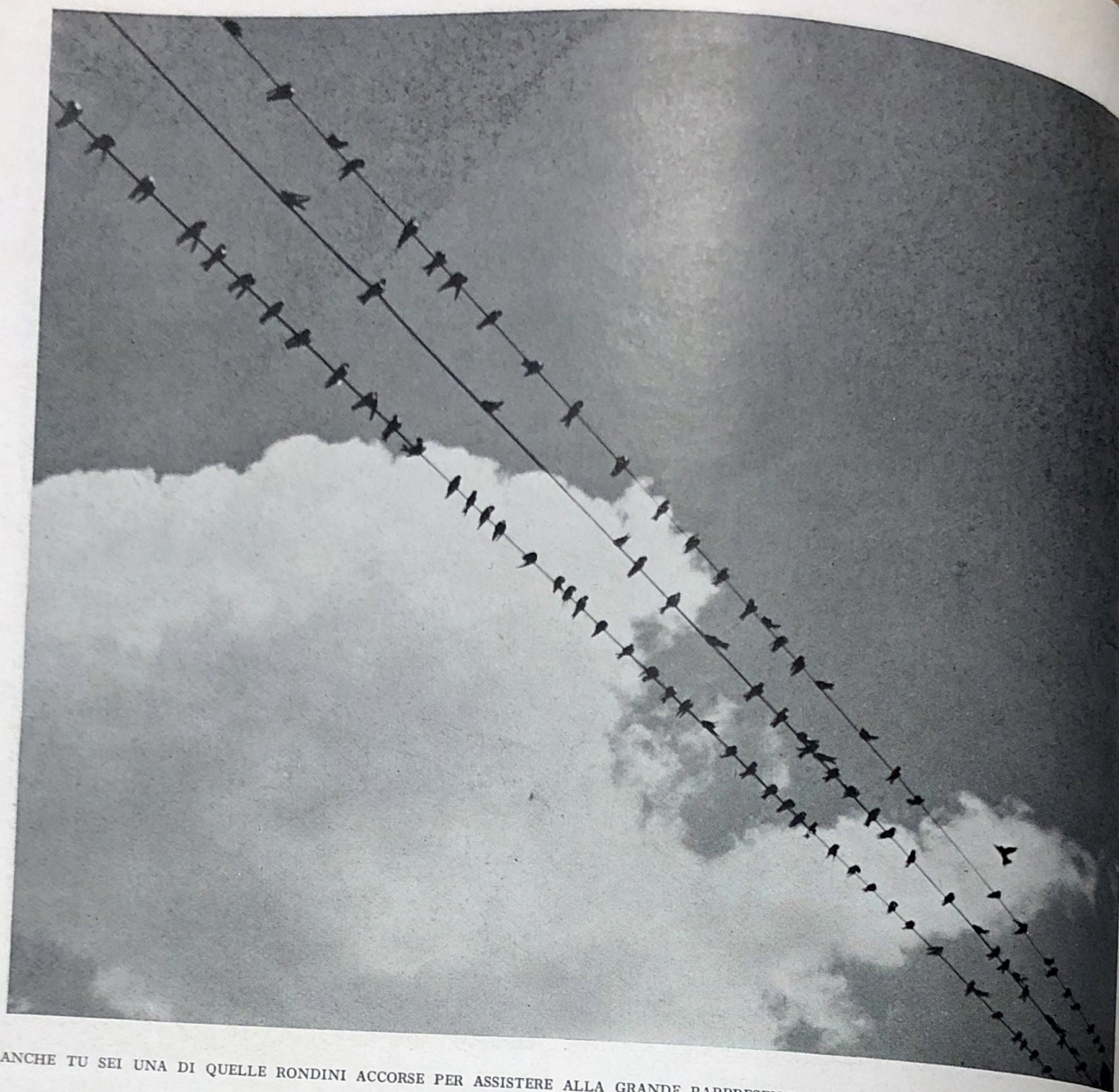
Lo splendore della Corte di Leone X fa pensare al Vinci che anche per lui – ormai stanco e vecchio – vi sia finalmente un porto di calma, dove poter raccogliersi in serene meditazioni. Nello studio del Belvedere il Maestro lavora; ma non gli mancano contrasti e inimicizie: fra cui è quella di Michelangelo. Attende a studi sulle fortificazioni del porto di Civitavecchia, e ancora riprende le sue meditazioni preferite sui problemi d'idraulica applicati al prosciugamento delle Paludi Pontine, che Giuliano de' Medici s'era impegnato, generosamente, di attuare e che, brillantemente incominciato, fu sospeso nel

SIENA – INCISIONE DEL 1570 CIRCA.

1516 per la morte di Giuliano e per la testardaggine ignorante degli abitanti di Terracina.

S'inizia l'ultimo itinerario di Leonardo, grave d'anni e desideroso di quiete. Francesco I, venuto in Italia, conosceva il valore di Leonardo, e sapeva pure che il vecchio artista non avrebbe potuto dare ancora nuove opere e nuove invenzioni: gli offriva tuttavia un riposo sicuro, un porto tranquillo e senza più tempeste. E si mise in cammino per la terra di Francia, nel cuor dell'inverno del 1517, dove l'attendeva un castello lungo la Loira, a Cloux.

Tardi giungeva il premio pel grande genio italiano: ché il secondo giorno di maggio del 1519 la morte lo colse fra le braccia pietose di Francesco Melzi, il quale poteva scrivere di lui: «*È dolto ad ognuno la perdita di tale Uomo, quale non è più in potestà della Natura*».

ALESSANDRO VISCONTI

FIRENZE – INCISIONE DEL 1470 CIRCA.

ANCHE TU SEI UNA DI QUELLE RONDINI ACCORSE PER ASSISTERE ALLA GRANDE RAPPRESENTAZIONE...

(*Fot. Galimberti*)

FANTASIE DI NUVOLE

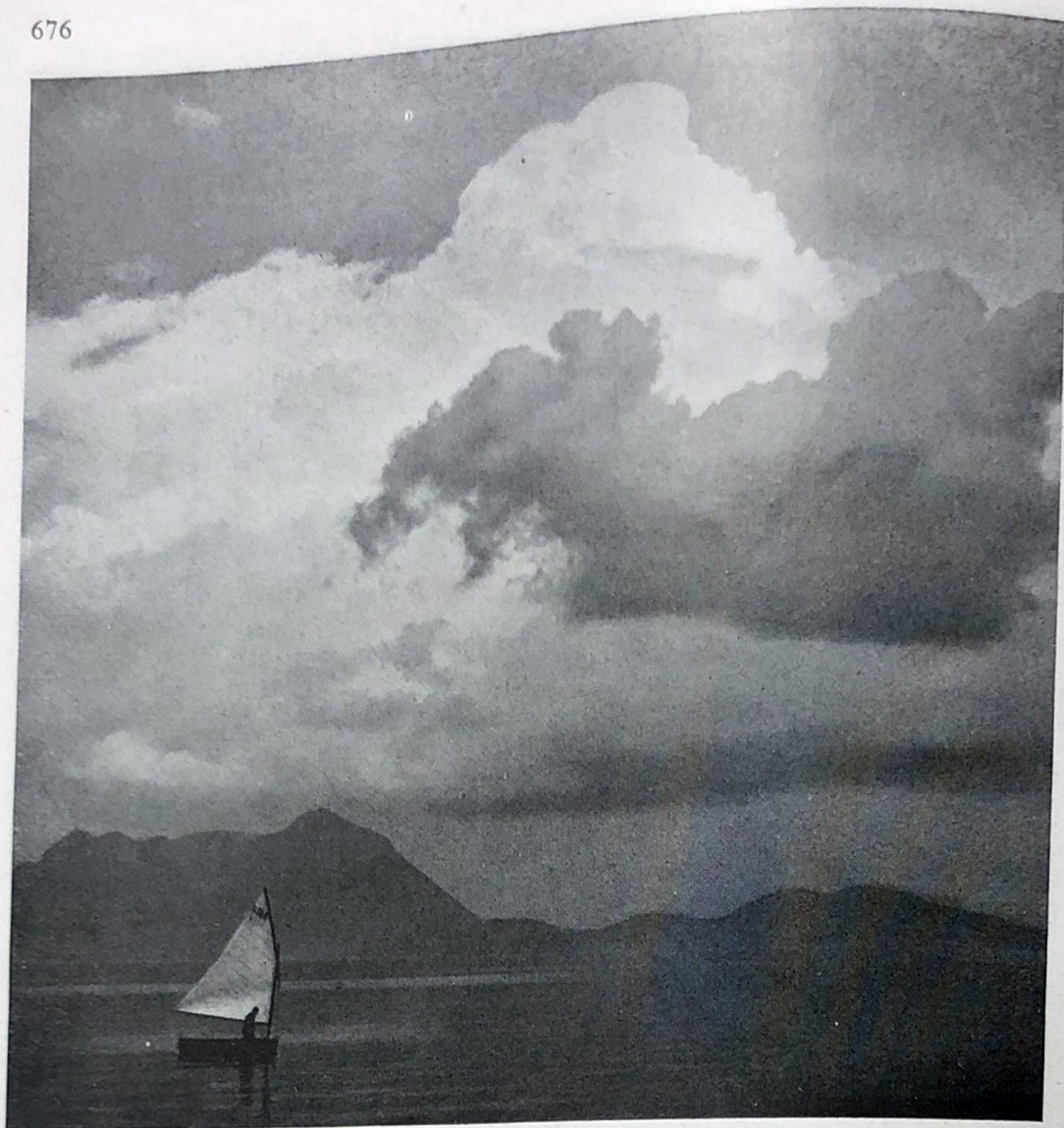
Per assistere al grande spettacolo, allo spettacolo a grande orchestra, nel canto spiegato dalle forme e dei colori, la stagione più favorevole è certo la primavera, variabile e tumultuosa, tra il primo sciogliersi delle nevi e il primo maturar delle messi, quando il cielo è più aperto, profondo e mutevole; quando i venti, che sono i macchinisti dell'immenso scenario, alacremente lavorano a fare, disfare e rifare le più stupefacenti improvvisazioni; quando tra il calore che sorge dalla terra e il freddo che ancora scende dall'aria si producono i più meravigliosi combattimenti.

L'ora propizia è il meriggio.

La posizione più conveniente: distesi supini su un prato di mezza montagna, col capo al riparo di una siepe e i piedi abbandonati per il declivio. Se dinanzi tieni un filare di alberi alti e schietti, un colonnato di cipressi o di pioppi, questo ti fa da ribalta allo sconfinato palcoscenico.

Chiudere gli occhi. Riaprirli, e tenerli aperti finché non si richiudano da sé, abbacinati e colmi di stupore. A occhi chiusi le magiche fantasie si rinnovano, si trasformano, perpetuamente rinascono. Di modo che nuovamente riaprendoli, non sai più se nel cielo riappaiono le visioni tue o se la tua mente abbia ricreato le figure del cielo: e la tua sorpresa è ugualmente grande e gradevole se le trovi eguali o diverse. Ti senti allora sospeso tra la terra e il cielo, librato in un mondo d'incantesimi, immerso nella più pittoresca *féerie* di storia e di favola, di realtà trasfigurata e di realizzata fantasia. Anche tu sei una di quelle rondini accorse da ogni nido di grondaia per assistere alla grande rap-

UN CUMOLO GROSSO PENDE TORVO ED IMMOBILE SU LE CUSPIDI DELLA CITTÀ... (*Fot. Galimberti*)

IL MERIGGIO LENTAMENTE LE GONFIA E LE MANDA A SPASSO DI QUA E DI LÀ... (*Fot. Giunti*)

... CHE MAI SARÀ QUELLA MONTAGNA BIANCA E SOFFICE CHE SORGE DAL CRINALE DELLA MONTAGNA BRUNA? ...

(*Fot. Galimberti*)

presentazione cosmica, piccole note musicali impresse sul pentagramma dei fili telegrafici.

La mattina non è che l'annunzio dello spettacolo. Dal nord e dal sud sorgono, sincopati e squillanti, i primi accordi dell'orchestra che si raccoglie nelle profondità del golfo mistico; vengono le prime apparizioni di una folla che comincia ad addensarsi su gli spalti dell'arena. Stanno in cerchia sull'orizzonte, torreggianti, le grosse nuvole che sembrano un'assemblea di santoni accovacciati. Il meriggio lentamente le gonfia e le manda a spasso di qua e di là, a meditare un temporale, lunghe ombre calando su la terra, d'ansietà e di sgomento.

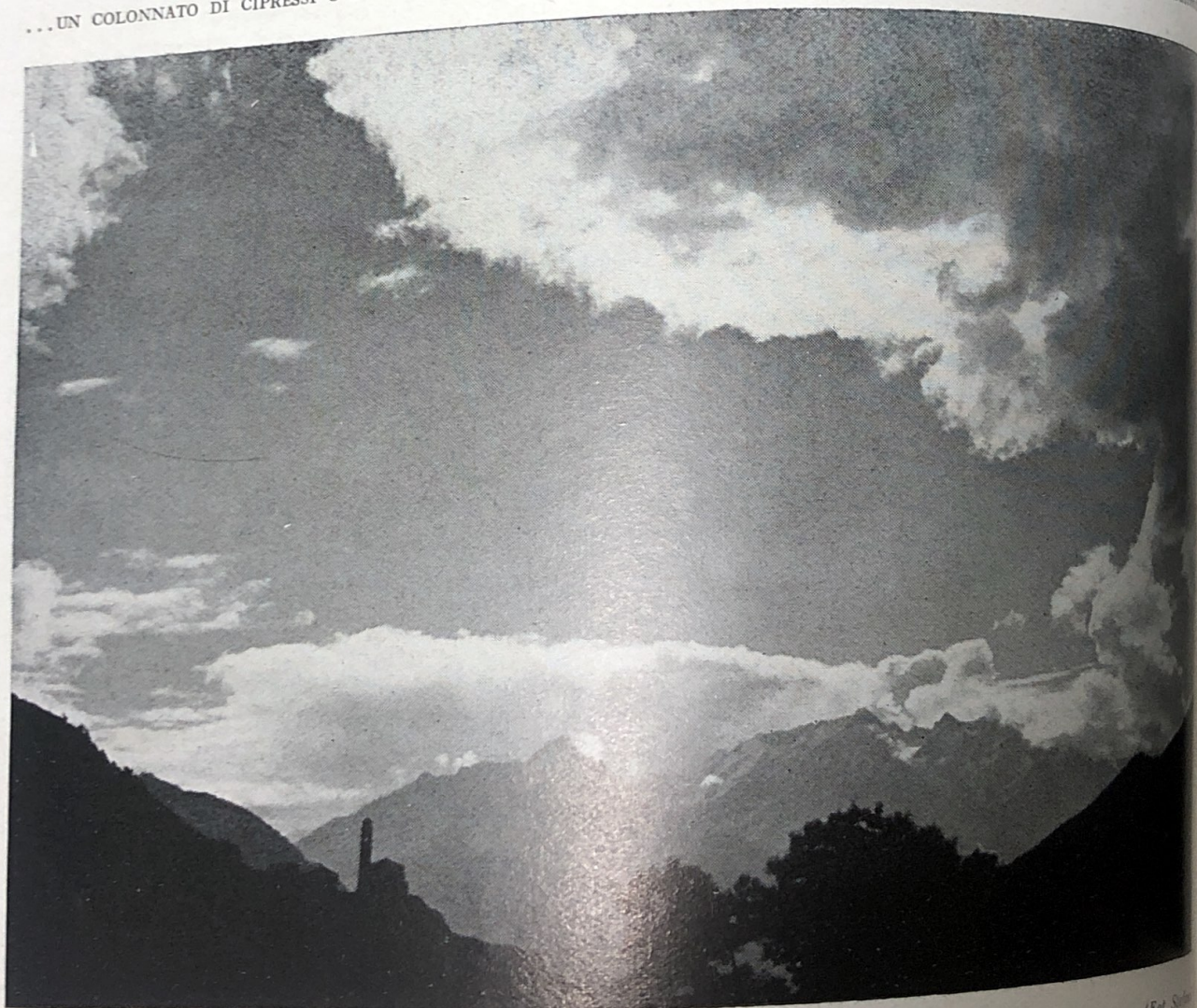
Allora su l'azzurra lavagna che l'universo ti spiega dinanzi si disegna l'atlante delle folli avventure. Masse enormi e panciute di continenti favolosi, blocchi compatti e negri di territori leggendari. Penisole concise che hanno strane forme bellissime, umane: l'Italia, la Scandinavia, la Malesia, la Florida, la penisola Calcidica, il Peloponneso. Flottiglie di arcipelaghi naviganti in cerca di un riparo, di una tregua, di una convivenza; torme di isolotti fuggiaschi verso un irraggiungibile approdo.

Ecco, un cumulo grosso come un'Africa pende torvo e immobile sul campanile del villaggio, su le cuspidi della città, su la bianca fattoria sbigottita. Ecco, una Cina vasta e pletorica si gonfia, par che nelle viscere ribolla sul punto di crepare e sfasciarsi in un diluvio. E che mai sarà quella montagna bianca e soffice che sorge dal crinale della montagna bruna, e si convelle, si contorce, ingorda piovra che vuol ghermire le nuvolette fuggitive? La fosca minaccia meridiana si riempie di collera e di tuoni.

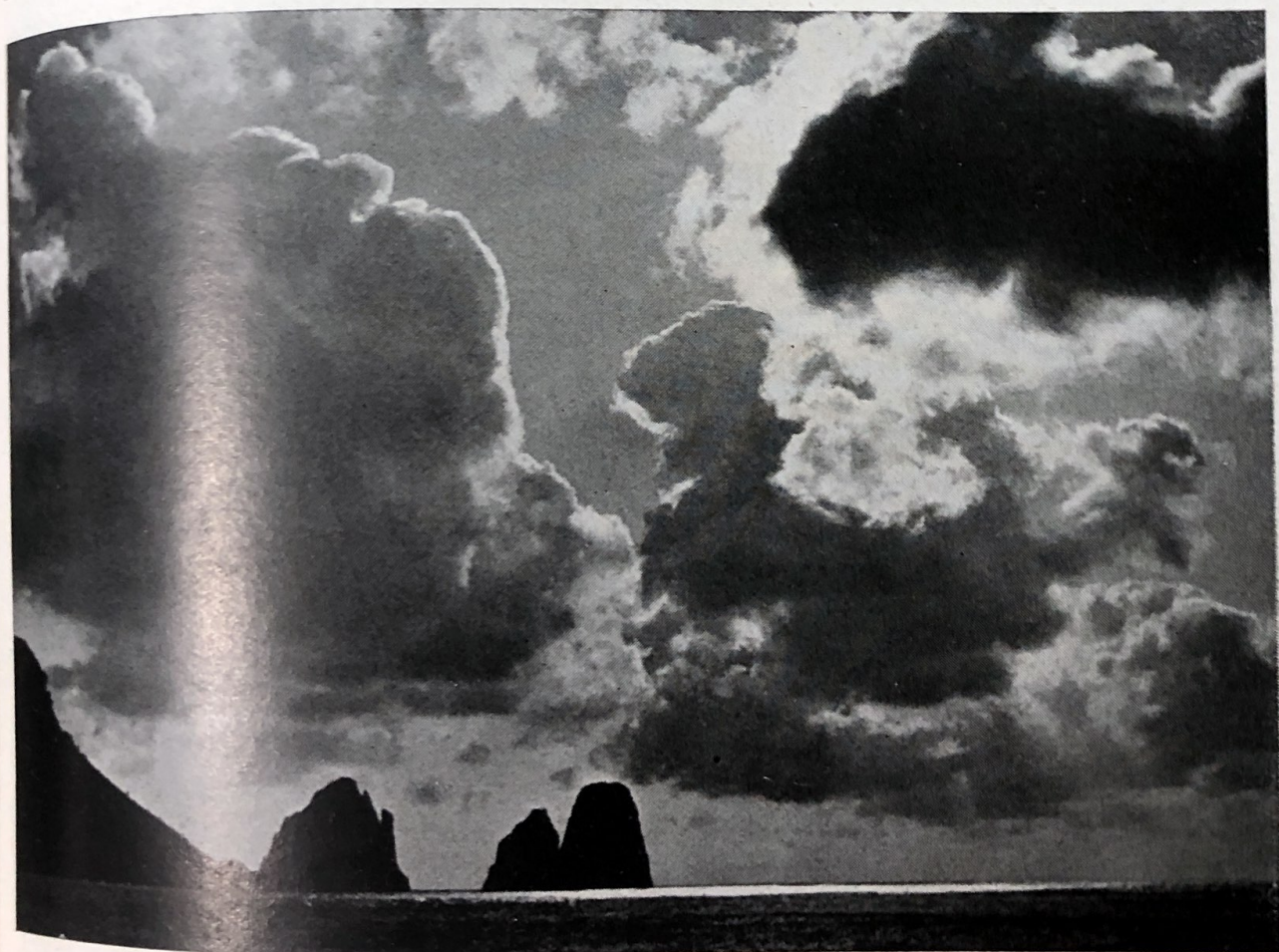
Altre volte nel cuore del continente si forma tutto un sistema vascolare di fiumi e di canali. Entro vi passano grandi vie di comunicazione, e sarà certo terra di antica civiltà. Ma un vento alto squassa la grande nuvola, e fiumi e strade dentro vi si moltiplicano. Ora il continente dell'antica civiltà si spacca per un terremoto tremendo, per un cataclisma che lo manda a catafascio. Quante trasformazioni rapide e violente, che tumulto di creazioni e dissolvimenti! Nuvole che si sfioccano, si stracciano, s'incendiano. Furie di nuvole. Oh prodigio! quelle terreferme sono fragili e volubili, poiché il passaggio del tempo, migliaia e migliaia di secoli, su la carta del cielo è definito in un soffio di vento.

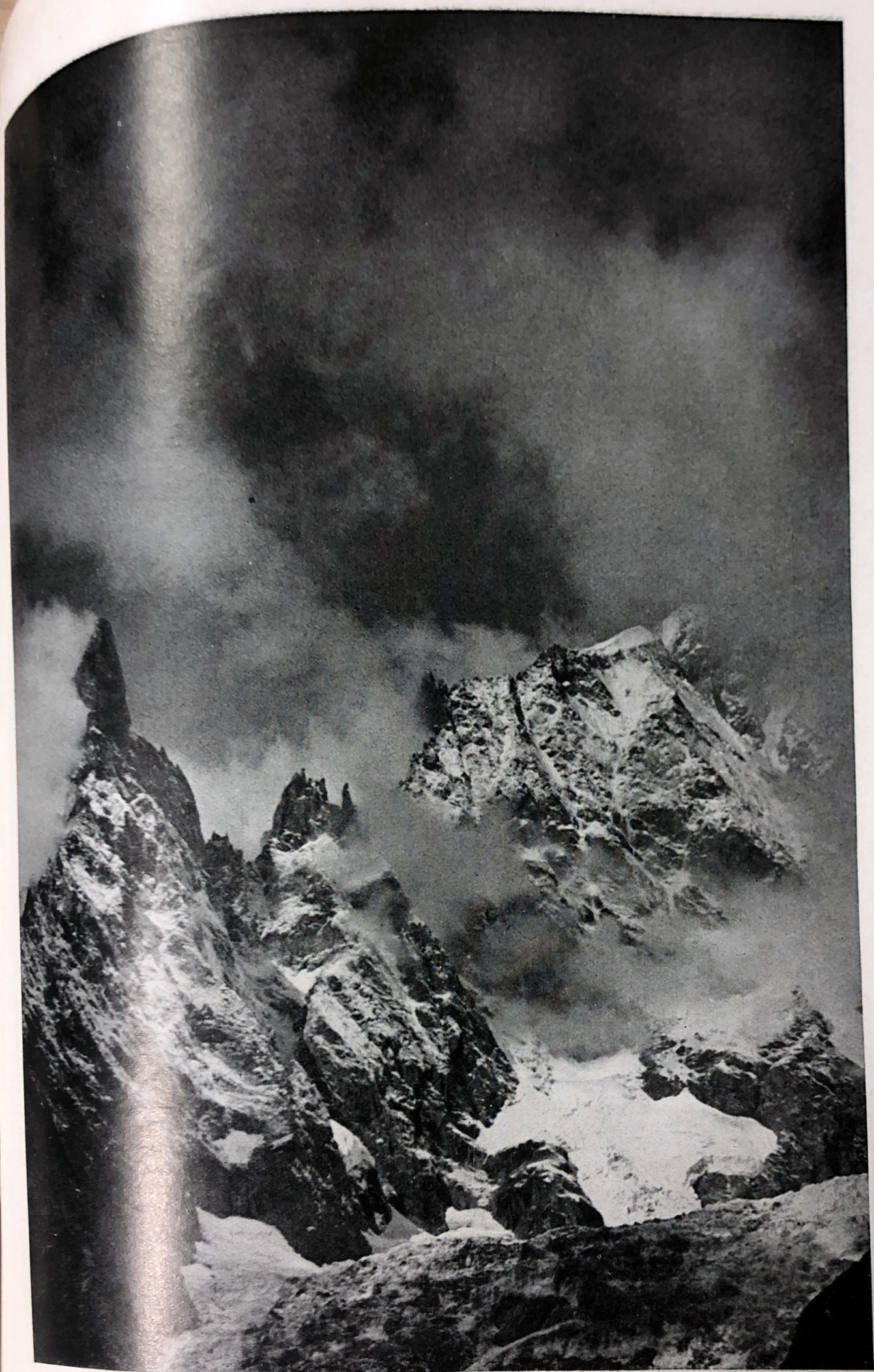
TRA IL CALORE CHE DALLA TERRA ANCORA EMANA E IL FREDDO CHE SCENDE DALLE VETTE GIÀ NEVATE SI PRODUCONO I PIÙ MERAVIGLIOSI COMBATTIMENTI... *(Fot. Bricarelli)*

. . . UN COLONNATO DI CIPRESSI O DI PIOPPI . . . TI FA DA RIBALTA ALLO SCONFINATO PALCOSCENICO . .

(Fot. Galimb

ENTRO RIVE D'ORO SI CHIUDE UN MEDITERRANEO CIRCONDATO DI TERRE VULCANICHE . . .

(Fot. Stef

CIRRI ALTI, LIEVI, RADI, FAN CORTEO AL PLENILUNIO COL CARICO LORO DEI SOGNI... *(Fot. Giunti)*

ATLANTIDI MISTERIOSE SI DISSOLVONO ENTRO QUEL MARE, COME I DESIDERI DEGLI UOMINI ANNEGANO NELL'ESTASI... *(Fot. Stefani)*

... UN CRESCENDO ORCHESTRALE ... L'INCENDIO DEL VALHALLA ... *(Fot. Bricarelli)*

IL MAGO SCENOGRAFO HA CREATO UN NUOVO MONDO D'ILLUSIONI... (*Fot. Bricarelli*)

ANCHE OGGI QUALCUNO SEGUE QUELLA ROTTA DI PERICOLI, DI MERAVIGLIE E DI POESIA...

(Fot. Galimberti)

E lo spettacolo improvvisamente ha mutato aspetto, il mago scenografo ha creato un nuovo mondo d'illusioni. Golfi sicuri, profondi, difesi, ora si aprono tra promontori a picco; i canali e gli stretti navigabili cercano un varco tra rupi di ciclopi; spiagge amene e piane sorridono beatamente al sole sotto il cipiglio di fiordi spettrali. Entro rive d'oro si schiude un Mediterraneo circondato di terre vulcaniche. Atlantidi misteriose si dissolvono entro quel mare; così come gli accesi desiderî degli uomini annegano nell'estasi. Nuvole in contemplazione, nuvole in meditazione, nuvole stupefatte, nuvole trasognate, nuvole estenuate.

Ma non sempre lo spettacolo celeste è così torvo e grandioso, così esuberante di primordiali passioni. Non sempre finisce in un crescendo orchestrale o nell'incendio del Walhalla. La tragedia si alterna con l'idillio. Una leggiadra coreografia pastorale prende il posto delle truci rappresentazioni romantiche e bibliche. Il meriggio è per la musica wagneriana: alle aurore di maggio, alle lunari notti estive, e qualche volta ai tramonti di ottobre sono serbate le dolci sinfonie, le sonate per quartetto. Labili, diafane ed effimere, le nuvolette intonano allora un coro di vergini a bocca chiusa.

Dinanzi al sole che sorge o dietro al sole che tramonta si schiudono gli orti delle Esperidi, fioriscono i giardini d'Armida. Occhi di laghi montanini, azzurri e limpidi, specchiano i gelosi amori degli elfi e delle silfidi. Cirri alti, lievi, radi, fan corteo al plenilunio col carico loro di sogni. Dolcemente se ne vanno verso gli elisi dei poeti e delle belle.

Non è passato per quegli elisi anche Rudel morente e anelante, su la nave latina, verso la principessa amata e mai veduta? Non è andato il vecchio Ulisse, stanco di battaglie ingiuste, sazio di piaceri ambigui, svogliato di astuzie e di frodi, verso l'isola del padre e della sposa fedele?

Anche oggi qualcuno segue quella rotta di pericoli, di meraviglie e di poesia, s'insinua tra i fiordi e i fiumi, taglia gl'istmi, trafora i continenti, costeggia i promontori, s'immerge negli oceani azzurri. Ecco lassù uno stormo di alette nere, uno zirlo di elitre nell'infinito. Lo spirito immortale di Giaufredo Rudel e di Ulisse.

MICHELE SAPONARO

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

GRANDE CONCORSO A PREMI 1939-1940 FRA I PRESENTATORI DI SOCI VITALIZI E ANNUALI E FRA I SOCI DA ESSI PRESENTATI

Nello scorso numero abbiamo pubblicato il Regolamento del nuovo grande Concorso *indetto dalla C. T. I., che ha messo in palio molti premi cospicui per coloro che dal* 1º aprile 1939-XVII al 30 marzo 1940-XVIII *ci presenteranno nuovi* Soci, vitalizi *e* annuali. *Ancora una volta esprimiamo la certezza che, oltre ai benemeriti Consoli e agli amici propagandisti, anche le ultime reclute del Sodalizio vorranno partecipare alla simpatica gara, dotata di numerosi doni, alcuni dei quali di valore rilevante, fra cui: un'automobile* « Fiat 1100 »; *una motocicletta e due biciclette* Bianchi; *i 38 volumi dell'*Enciclopedia Italiana (compreso, cioè, il grande *Atlante Internazionale* della C. T. I.); *una macchina da scrivere* Olivetti; *un apparecchio radio e due grammofoni portatili* La Voce del Padrone; *un binoccolo* Vega; *due apparecchi fotografici* Nova I; *due cronografi da polso* Vetta *e quattro orologi da polso* Wyler-Vetta; *cinque rasoi elettrici* Raselet; *dodici astucci* Williamson *con penna a serbatoio e matita; sette cassette di liquori* Aurum.

Tutto ciò oltre a 10 copie del grande Atlante Internazionale *della C. T. I. e ad altre molte interessanti pubblicazioni del Sodalizio: Guide, Carte, abbonamenti alle Riviste, ecc.*

Ai maggiori di questi premi concorrono, oltre ai Soci presentatori, anche i Soci da essi presentati e tutti i nuovi iscritti dal 1º aprile 1939-XVII al 30 marzo 1940-XVIII.

La C. T. I. invia, a richiesta (anche mediante biglietto da visita con le iniziali D. A.), il Bando del Concorso e i moduli di Domanda d'associazione.

La nomina del dott. Attilio Gerelli a Direttore Generale della C. T. I.

In questa rivista, nel novembre del 1937, al compimento del venticinquesimo anno da che il gr. uff. dott. Attilio Gerelli entrò nella famiglia del nostro Sodalizio portandovi il costante, fervido contributo della sua eccezionale attività, così ne riassumevamo in brevissima sintesi le doti preclare: « Espertissimo amministratore e, nello stesso tempo, *veramente Direttore, cioè alfiere e guida* ».

Nella definizione vi era l'auspicio di un riconoscimento che non poteva mancare e che ha avuto, nella seduta del Consiglio Direttivo della Consociazione, tenutasi il 4 aprile, questa solenne sanzione: « Su proposta del Presidente, il Consiglio ha conferito al dott. Attilio Gerelli, a titolo personale e in aggiunta alla sua qualità di Segretario Generale, la qualifica di Direttore Generale della C.T.I., quale riconoscimento delle sue benemerenze negli oltre 26 anni di appartenenza all'organizzazione sociale, della competenza e della autorità conseguitevi, nonché a conferma delle maggiori attribuzioni anche precedentemente delegategli dal Presidente oltre i limiti di quelle normalmente attinenti alla carica di Segretario Generale ».

Tutti coloro che hanno col nostro dott. Gerelli consuetudini di lavoro e di collaborazione, sanno che Egli è un Capo nel significato assoluto della parola; sentono, dunque, quale conferma di una realtà già da tempo maturatasi, la rispondenza piena della nuova qualifica alle sue doti e alle sue opere.

Gli amici del Sodalizio, e perciò anche del dottor Gerelli, saranno certamente, come noi, assai lieti di questo nuovo alto riconoscimento delle sue benemerenze. A Lui, in un'ora che non può non essergli particolarmente cara, va il plauso affettuoso e beneaugurale di quanti lo ammirano e lo amano.

Un dono ai Soci anziani.

Compiendo il 40º anno di appartenenza al Sodalizio tutti i Soci ricevono in dono, a richiesta, un artistico distintivo speciale.

In questi giorni abbiamo spedito il distintivo ai Consoli entrati a far parte del Sodalizio durante il primo semestre del 1899: man mano che altri Consoli avranno diritto al distintivo, sarà loro inviato. Nelle nostre file si possono contare ancora migliaia di Soci inscritti 40 anni fa al « Touring Club Ciclistico Italiano »; ma poiché nel nostro schedario essi sono elencati in ordine alfabetico e non per ordine cronologico, non è possibile identificarli se non con un lungo lavoro, che gli interessati possono risparmiare alla nostra Amministrazione, facendo essi stessi richiesta del distintivo.

Un quarantennio di appartenenza alla C.T.I. è un titolo di onore e di merito, e siamo quindi lietissimi di concedere ai Soci anziani un segno di speciale distinzione che li metta in evidenza fra i componenti la nostra grande famiglia.

Se pensano che cosa era il turismo in Italia quaranta e più anni fa, in confronto al suo stato presente, e ricordano che il vecchio Touring fu il pioniere di questo risveglio, i Soci anziani sentiranno la fierezza di aver bandito la nobile crociata e si fregeranno con orgoglio del distintivo col quale la C. T. I. segnala la loro fedeltà all'idea e all'unione delle forze che tanto giovò ad attuarla.

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Nei numeri dal novembre 1937 all'aprile 1939 abbiamo pubblicato i nomi dei Vitalizi che nel 1938 hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. Diamo nel presente fascicolo un'altra parte dei conguagli giuntici in dicembre, riconfermando che anche nei primi mesi del corrente anno il plebiscito è proseguito intensamente.

L'integrazione ha carattere volontario. Per aderire al voto espresso da alcuni Soci, il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio a scelta concesso per il 1939 ai Vitalizi a quota 350 – e quindi anche a quelli che hanno conguagliato o che conguagliano la vecchia quota – verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata. La speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato, e contemporaneamente verrà qui pubblicato il nome dell'offerente.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937. A maggior chiarimento ripeteremo una volta ancora che i Vitalizi aventi il numero di tessera fino a 1.070.010 entrarono a far parte del Sodalizio entro il 31 dicembre 1931 con L. 150; quelli dal n. 1.070.011 al n. 1.230.000, dal 1° gennaio 1932 al 31 dicembre 1935 con L. 200; quelli infine dal n. 1.230.001 in più vi entrarono fra il 1° gennaio 1936 e il 31 dicembre 1937 con L. 250.

De Bertolis Giovanni – Brescia.
De Luca comm. Domenico – Barcellona Pozzo di Gotto.
Duranti prof. don Pio – Ancona.
De Palma avv. Pietro – Levallois-Perret.
De Stefanis col. cav. D. – Cuorgnè.
Del Nero Mario – Morbegno.
D'Alessandri avv. comm. Angelo – Roma.
D'Agnolo dott. Arturo – Trieste.
De Pretto rag. Angelo – Vicenza.
Dreher Augusto Alfredo – Malnate.
Dondi rag. Raffaele – San Pier d'Arena.
Di Pasquale Italo – Fiume.
Di Bello rag. Alfredo – Napoli.
De Nichilo cap. Nicolò – Molfetta.
Dolce Eutichio – Ripalimosani.
D'Agata Michele – Catania.
Del Fante comm. P. – Teramo.
Dau Giovanni – S. Germano Chisone.
Dalmazzo Luigi – Firenze.
D'Errico Vincenzo – Caserta.
De Candia ing. cap. Corrado – Gardone.
De Carlini Davide – Monza.
De Carlo cav. Antonio – Beyrouth.
Del Zoppo Giovanni – Como.
D'Esposito Adolfo – Piano di Sorrento.
De Silvestri Salvatore – Roma.

Ente Provinciale per il Turismo – Vercelli.
Eyzautier Alda – Ravenna.

Foglio Edoardo – Cossila S. Grato.
Fazzini cap. Ferdinando D. – S. Ellero.
Fea Pier Franco – Roma.
Fiordeponti Giovanni – Rieti.
Falletti di Villafalletto conte cav. Corrado – Villafalletto.
Franchino Giov. E. – Fornace Crocicchio.
Frigerio Giuseppe – Bari.
Fatini I cap. cav. Nello – Siena.
Fontana ten. dott. Costantino – Addis Abeba.
Fontana Genserico – Roma.
Ferrari Secondo – Brissago.
Furlan Umberto – Monselice.
Faralli dr. comm. I. U. – Lima.
Foti rag. prof. Stefano – Messina.
Folonari ing. comm. Giovanni – Brescia.
Fioni Luigi – Carpaneta Dosimo.
Falcetano dott. ing. Francesco – Bergamo.
Fissore Andrea – Console C.T.I. – Verzuolo.
Falciatore cav. uff. Pasquale – Napoli.
Faggioni Anna – La Spezia.
Faggioni Bianca – La Spezia.
Ferasin Arrigo – Padova.
Fagioli Florestano – Firenze.
Ferrario Luigi – Olgiate Comasco.
Fracassi dott. Luigi – Arezzo.
Folli ing. prof. Agostino – Milano.
Fiorenzi nob. dei Conti magg. cav. Ferdinando – Roma.
Focaccia dott. ing. Anacleto – Ravenna.
Fenucci Carlo – Pallerone-Aulla.
Filangieri di Candida conte dott. ing. Roberto – Napoli.
Ferrario Giuseppe – Milano.
Fuolega don Federico – Tolle.
Ferrari Bardile Pierino – Mortara.
Francesconi Angela – Lucca.
Famularo Gaspare – Lecce.
Feroldi rag. Piero – Brescia.
Franceschini avv. gr. uff. Antonio – Vicenza.

Grilli Pierino – Milano.
Giay ing. Eugenio – Torino.
Golfetto Pietro – Padova.
Guerreschi cav. don Amerigo – Console C.T.I. – Piubega.
Giglio dott. Carlo – Roma.
Giusta P. Francesco M. – Roma.
Gimpel dr. cav. Riccardo C. – Londra.
Gusinu Antonio – Parè.
Gionchetti Gino – Console C.T.I. – Gorizia.
Giannetti rag. cav. uff. Raffaele – Roma.
Gennari Roberto Silvio – Parigi.
Giusti Cesare – Borgo a Mozzano.
Galgani Leonida – Colle V. d'Elsa.
Gorrieri Arturo – Grosseto.
Gastaldi Ettore – Legnago.
Garolla avv. Carlo – Genova.
Gatti geom. Cornelio – Reggio E.
Grandi sac. Michele – Torino.
Germani Gino – Ceneselli.
Gallino avv. Luigi – Genova.
Gloria conte comm. Ottavio – Roma.
Guarneri dott. ing. Emilio – Giubiasco.
Giunipero Pio – Villadossola.
Gianasso magg. cav. Ippolito – Ticciò.
Gagliotti Gabriella – Udine.
Giunchi s. ten. Arnaldo – Forlimpopoli.
Galassi sr. Emilio – Rafaela.
Grossi dr. Mario – Littoria.
Grillo dott. ing. Enrico – Torino.
Gornatti Orsolina – Pavia.
Gherarducci Raffaele – Napoli.
Giannini Mario – Valdottavo.
Gavazza Giuseppe – Pontinvrea.
Giudici Giovanni – Milano.
Gagliardi Sante – Fusignano.
Gasperoni dott. Ugo – Ripatransone.
Grimaldi geom. G. B. – Messina.
Gerola dott. Ezio – Bronzolo.
Galanti Lina – Roma.
Gaspari Giorgio – Venezia.
Giovanelli Carlo Luigi – Dire Daua.
Galgani Guido – Siena.
Grosso rag. Carlo – Torino.
Gentili dr. ing. Emilio – Treviglio.
Grimaldi dott. ing. Giacomo – Parma.
Garipoli dott. cav. Mario – Taormina.
Gilardi Quinto – Torino.
Giovannozzi gen. comm. Guido – Firenze.
Giraudo Domenico – Cuneo.
Gori I cap. Nicola – Cantiano.
Ghetti dott. ing. Ottaviano – Venezia.

(continua)

AUTOMOBILISMO

SOSTE AL SEMAFORO

L'anima e il volto...

Il volto, si sa, è lo specchio dell'anima. Ma l'affermazione regge quando si supponga il libero arbitrio, cioè la possibilità di plasmarsi un'anima corrispondente al proprio volto. Poiché il primo dobbiamo tenercelo come l'ha plasmato madre Natura, e il solo modo di raggiungere la corrispondenza è quello di agire sulla seconda...

Ma nell'automobile, all'infuori di qualche innocente ghiribizzo di quando in quando (come la rottura dello sterzo o la perdita di una ruota, che di solito non sono comandate dall'utente), il libero arbitrio non esiste. Anche l'anima è plasmata in serie dal costruttore, come il volto. Se la corrispondenza c'è, bene; se non c'è, povera macchina, farà per tutta la vita la figura di chi si chiama Leone e arrossisce impappinato quando una bella figliola gli chiede l'ora.

Io conosco qualcuna di queste vetture, anime candide che non chiederebbero di meglio che marciare fedelmente a onesta andatura, sotto la pingue rotondità del pacifico utilitario, o nelle mani dell'indaffarato professionista, o lungo la sponda sinuosa del mare in riposante diporto. Vetture dall'anima un poco ottocentesca, pronte a far cinquantamila chilometri senza ripassature, ma imbarazzatissime a coprire cento chilometri in un'ora, senza la complicità di una carta geografica sbagliata. E mi sento in petto una gran voglia di ridere, davanti al loro muso da Leone...

Passi per la coda. Ormai non è più questione di moda, ma di tecnica aerodinamica. I carrozzieri ci hanno convinti che a 60-70 all'ora già comincia a sentirsi l'efficacia dell'affusolamento posteriore, nella velocità e nel consumo; e noi crediamo loro sulla parola anche se, per far posto a questa ingombrante opinione, abbiamo dovuto sopprimere la porta della domestica rimessa.

Ma nel muso, vivaddio, l'aerodinamica non c'entra. O tutt'al più in misura irrisoria, e in ogni caso, in direzione opposta dalla moda incalzante. Tondeggiante, un po' tozzo, liscio, abbassato, compatto: ecco il muso suggerito dalla teoria aerodinamica. Per spiegarci con un esempio, il «muso» caratteristico dei più recenti tipi della produzione di serie italiana: razionale, intonato (senza esagerazioni) all'anima allegra e brillante delle rispettive vetture, e utilitario al cento per cento, perché non sciupa un etto di lamiera né richiede sfoggio di cromature; perché risparmia bocciature e investimenti, consentendo di veder la strada a mezzo passo dal paraurti.

E allora perché, con sì fulgido esempio in casa nostra, dovremmo assuefar lo sguardo ai musi all'americana, alle facce da signor Leone? A quei nuovissimi speroni e becchi rutilanti, altissimi, marinarescamente scimmiottanti una prora, emergenti – vuoti, pel solo gusto di paralizzare la visuale del conducente e di colpire la plebe, con metafora e senza – sulla smussata piattaforma apparentemente monolitica, concentrante e racchiudente parafanghi, radiatore, fari e tutto il resto?

La nostra, si badi, è una domanda retorica. Siamo perfettamente convinti che il nuovo muso d'oltre Oceano è così presuntuoso, così inutile, così irrazionale e, se vogliamo, così poco autarchico (per l'innegabile impiego di una maggiore quantità di lamiera), che non potrà non attecchire in pochi mesi presso tutti gli automobilisti del mondo. E naturalmente anche in Italia, dove la Moda è giustamente venerata siccome dea. Tra un anno, nessuno che si rispetti circolerà più col muso tondo e pendulo: e noi che scriviamo saremo i primi ad allinearci col verbo della nuova moda. È destino!

A meno che l'esempio della K. d. F., la giovane e già famosa «Volkswagen»...

Perché non creare un «Asse» delle carrozzerie intelligenti?

al. far.

CONOSCETE QUESTO PERCHÉ?

L'abbonato R. S. ci consulta da Tripoli con questa interessante domanda:

« *Perché di due motori identici per disegno, costruzione, materiali, messa a punto, ma l'uno di cilindrata doppia dell'altro, quello maggiore, anziché rendere una potenza doppia, non supera il minore che di una frazione, spesso non importante? Perché la proporzionalità – pari ogni altra condizione – tra cilindrata e potenza, non si verifica neppure nelle macchine da corsa, specialmente motociclette, che hanno semplicemente accoppiato due motori identici, senza peraltro raddoppiare la potenza resa da ciascuno di essi, montato su un telaio indipendente? Eppure, con la riunione in un solo veicolo, molti attriti (dinamo, eventuale compressore, trasmissione, ecc.) rimangono unici e inalterati, altri aumentano di poco: sicché la potenza all'asse-ruota dovrebbe essere più che raddoppiata. Per contro, come mai il motore dimezzato consuma sempre molto più della metà del suo identico di cilindrata doppia?*

Primo caso: un motore è la copia fedele dell'altro, visto alla lente d'ingrandimento: alesaggio un po' maggiore, corsa altrettanto, cilindrata doppia. Lo stesso numero di cilindri, le stesse soluzioni caratteristiche. Eguali soltanto i pochi organi a dimensione fissa, come le candele. Effettivamente, se il primo raggiunge facilmente i 50 cavalli senza inconvenienti pratici, il secondo, prima di aver raggiunto gli 80, comincerà a battere in testa ed a rifiutarsi di lasciarsi ulteriormente « spingere », senza carburanti speciali e accorgimenti specialissimi. Un piccolo « 250 » da corsa motociclistico può rendere 150 cavalli per litro; un grosso motore d'aviazione, nonostante la tecnica elaboratissima e costosa che lo distingue, e l'estremo interesse di concentrar molta potenza in poco volume, difficilmente sorpassa i 50 cavalli per litro; differenze, nella proporzionalità, dell'ordine di 1 a 3!

Due sono le ragioni che le giustificano.

Anzitutto, il motore più piccolo gira più facilmente, con minori resistenze, e raggiunge velocità angolari più elevate: ed è ovvio che il motore capace di fornire, nell'unità di tempo, un maggior numero di scoppi (e di scoppi utili e pieni, come vedremo) fornisca una maggiore potenza. Il progresso di mezzo secolo di motori a scoppio s'è accompagnato al costante incremento dei giri-minuto, mèta di tutti i progettisti in caccia di potenza.

A sua volta, questa maggiore tendenza dei motori piccoli a raggiungere regimi elevati è dovuta ad alcuni fattori che agiscono in funzione delle dimensioni e proporzioni *assolute*, non relative, degli organi del motore. La lunghezza della corsa, per esempio, determina la velocità lineare media del pistone, la cui inerzia, assieme a quella di un'aliquota del peso della biella, si oppone ad ogni inversione del moto. Il motore grosso, per ipotesi, ha anche una corsa maggiore: per raggiungere lo stesso numero di giri-minuto, il pistone, che già è più pesante, dovrebbe, quindi, raggiungere punte di velocità molto maggiori: nello stesso tempuscolo intercorrente tra il centro-fase e il punto morto e viceversa dovrebbe

rallentare o accelerare da un massimo molto più elevato allo zero (o viceversa). E ciò non è evidentemente possibile, neppure seguendo la tendenza delle « cilindrate piatte », cioè dei motori a grosso alesaggio e corsa breve: tendenza che oltre certi limiti non può spingersi, che rompe l'equilibrio di altre condizioni di funzionamento, e che in ogni caso, appesantendo eccessivamente il pistone, tornerebbe a dare, con l'aumento di massa (il peso cresce all'incirca col cubo degli alesaggi) l'alimento alla forza d'inerzia negato dalla corsa breve.

Secondo elemento, che ha valore assoluto e non relativo: l'accensione della miscela. Essa è assicurata nei due casi dalla stessa candela, che fornisce la stessa scintilla, la quale agisce su una massa gassosa di analoga composizione e quindi della stessa velocità esplosiva (anzi, vedremo subito perché il motore piccolo sia avvantaggiato anche in fatto di propagazione esplosiva). Anche ammettendo la parità di quest'ultimo elemento, è naturale che, aumentando la distanza tra le punte della candela e i più lontani recessi della camera di scoppio, aumenti il *tempo assoluto* necessario a che tutta la massa gassosa sia incendiata e cominci a produrre il suo effetto utile.

Per entrambe queste ragioni, e per altre minori (anche le valvole, per esempio, contribuiscono ai dannosi « moti alternativi » e richiedono un determinato tempo assoluto proporzionato alla loro massa per aprirsi e richiudersi, rispettando il diagramma teorico di distribuzione; la carburazione, cioè la vaporizzazione della benzina, è più facile e più omogenea se il carburante sgorga da uno spruzzatore molto piccolo, ecc. ecc.) il motore di ridotte dimensioni assolute raggiunge sempre, a parità di ogni altra condizione, un regime di rotazione maggiore.

Ma esiste anche un altro elemento da considerare. Abbiamo detto che non solo il motore piccolo fornisce più scoppi nell'unità di tempo, ma anche che questi scoppi sono più utili e pieni; vale a dire che anche la coppia motrice ha un valore maggiore. Proporzionalmente, la potenza è superiore anche a parità di regime. Ciò avviene (oltre che per complessi fenomeni secondari, inerenti all'inerzia dei gas aspirati, alle sezioni dei condotti ,anche in ordine alle condensazioni, ecc., elementi che qui vanno per brevità trascurati) per una ragione fondamentale, che da sola basterebbe a spiegare l'intero divario avvertito dal nostro interrogante. Perché il motore piccolo consente un più elevato grado di compressione senza detonare; e l'alta compressione, come tutti sanno, è il fattore primo dell'elevato rendimento. Aumenta l'intensità di ogni scoppio, e migliora il riempimento della cilindrata fresca successiva.

Tutti i « perché », in meccanica, sono a catena: è naturale che il lettore richieda, a questo punto, come e perché la dimensione assoluta della camera di scoppio influisca sul fenomeno della detonazione, cioè sul battito in testa. L'argomento è troppo ponderoso per lo spazio e la natura di queste note: del resto, la teoria della detonazione, dibattutissima da decine di autori in centinaia di opere, non è neppure pacifica né ben conosciuta. Molto empiricamente possiamo prospettare due ragioni orecchiabili: la detonazione è più facile a temperature elevate, e queste si verificano evidentemente con maggior facilità nei motori grossi, dove molta miscela rimane

lontana dal contatto con la testa del cilindro, raffreddata ed agente appunto da veicolo per smaltire l'eccesso di calore. Nel cilindro minuscolo praticamente tutta la miscela lambisce e soggiorna, in attesa dello scoppio, contro o in immediata prossimità della parete fresca (il che, peraltro, non migliora il rendimento *termico*: infatti, i motori frazionati in molti cilindri piccoli tendono, a parità di ogni altra condizione, a consumare lievemente di più di quelli a maggior cilindrata unitaria).

Seconda ragione: il maggior tempo che abbiam visto necessario perché tutta la miscela s'incendi dà a sua volta il tempo a che l'onda di detonazione (che, secondo la teoria della stratificazione della combustione, sviluppata specialmente dal Dumanois, non si forma all'inizio, ma a combustione già avanzata) possa prodursi e urtare violentemente, con un fortissimo repentino aumento di pressione, la rimanente parte di miscela che sta appena accendendosi. Se il tempo totale per l'accensione normale è breve, prima che l'onda detonante possa essere avvertita l'intera fase è terminata. Infatti, è noto che la miscela troppo povera, cioè lenta a bruciare, anche se poco compressa facilita assai il verificarsi della detonazione.

Ad ogni modo, la conclusione è certa: il motore piccolo sopporta senza guai compressioni più elevate, e queste elevano la potenza specifica per unità di cilindrata.

Più delicata è la seconda domanda del nostro interrogante, forse esagerata e inesatta nella sua forma generalizzata, ma che in molti casi contiene una parte di vero. È certo, per esempio, che i motori motociclistici a due cilindri, realizzati da qualche Casa con due suoi precedenti motori monocilindrici fusi in uno, ferme restando tutte le caratteristiche singole (corsa, alesaggio, peso di masse alterne, diagramma di distribuzione, due distinti carburatori con la registrazione originale), non hanno fornito una potenza doppia, e neppure prossima al doppio. Il segreto sta, anche qui, nel rapporto di compressione, che si è dovuto ritoccare riducendolo, pena la detonazione o l'auto-accensione. E ciò perché sono peggiorate le condizioni di raffreddamento: la vicinanza di un cilindro scalda l'altro, quando il primo (nei tipi a V) non devia addirittura la corrente d'aria; il basamento del motore è unico, e unici gli ingranaggi per l'accensione e la distribuzione – laddove tutti questi organi, in una macchina da corsa, concorrono anch'essi, scaldandosi e cedendo il calore all'olio ed all'aria, a stabilire l'equilibrio termico del motore. Persino il serbatoio e l'intero telaio del veicolo hanno una parte non indifferente in questa funzione. Se poi il carburatore è unico, l'impossibilità di un'assoluta omogeneità di miscela nei due cilindri costringe (indipendentemente dal calo di rendimento provocato dalla difformità per sé stessa) a commisurare il tasso di compressione a quello sopportabile dal cilindro meno favorito. Infine, è facile che dall'accoppiamento dei motori derivino interferenze tra le vibrazioni prodotte dalle forze non equilibrate proprie di ciascuno, che influenzandosi a vicenda frenano, anche per via cinematica, oltreché termodinamica, il raggiungimento degli stessi regimi rotazionali proprî dei motori isolati.

Quanto alla terza e ultima domanda, la risposta è ovvia: il motore più piccolo consuma molto di più (in misura assoluta) che la metà del motore doppio, semplicemente perché, pur avendo lo stesso consumo specifico (per cavallo-ora) o d'ordine analogo (in genere *lievemente* maggiore), è praticamente chiamato a fornire una *percentuale* media della propria potenza in misura ben superiore a quanto si pretende dal fratello maggiore. Che la macchina abbia il motore da un litro o da due, il bisogno medio dell'utente non varia di molto: dalla prima richiederà in media una decina di cavalli; dalla seconda (più pesante, o più carica, o destinata a maggiori velocità medie) non più di una quindicina. E poiché il confronto va fatto sul consumo per ogni cavallo-ora effettivamente impiegato, il conto torna.

CRISTOFORO

Nuove gomme americane di sicurezza.

Una Casa americana presenta come novità un tema sostanzialmente già svolto altrove in parecchie occasioni, ma razionalmente evoluto, a quanto sembra, in un prodotto serio, che ha brillantemente affrontato collaudi e critiche nel paese d'origine. Si tratta di un pneumatico che non pretende di evitare il pericolo di scoppio, ma esclusivamente i pericoli che la vettura corre in seguito allo scoppio o alla grossa foratura, cioè l'improvviso totale afflosciamento o, peggio, la fuoruscita del copertone in velocità. Nell'interno della comune camera d'aria si trova un secondo tubo più consistente, che viene gonfiato simultaneamente dalla stessa valvola e alla stessa pressione. In caso di scoppio della camera esterna, il tubo interno non fa tenuta ermetica e perenne, ma, attraverso un apposito foro tarato, piccolissimo, si sgonfia con molta lentezza, permettendo di raggiungere un posto di riparazione, o quanto meno di arrestarsi lentamente, senza pericoli. Un'apposita leggerissima maglia tra l'uno e l'altro budello preserva quello interno dallo scoppio. Il lento afflosciamento di quest'ultimo è previsto per costringere ad

una sollecita riparazione o al cambio, evitando nuovi pericoli nel viaggiare sino alla tappa, con una camera di volume insufficiente, nonché il grave deperimento del copertone in caso di prolungata marcia nello stadio semi-appiattito. Soluzione di compromesso, dunque, ma praticamente non disprezzabile.

Si riparla di " antifurti ".

Il concorso indetto a suo tempo dal RACI per un dispositivo contro il furto delle automobili è stato conchiuso col riesame, in secondo grado, di un apparecchio presentato dalla ditta torinese CEAM, al quale, dopo le modifiche apportate su invito della stessa Giuria, è stato assegnato il secondo premio (il primo premio non venne distribuito), con segnalazione alle Sedi provinciali.

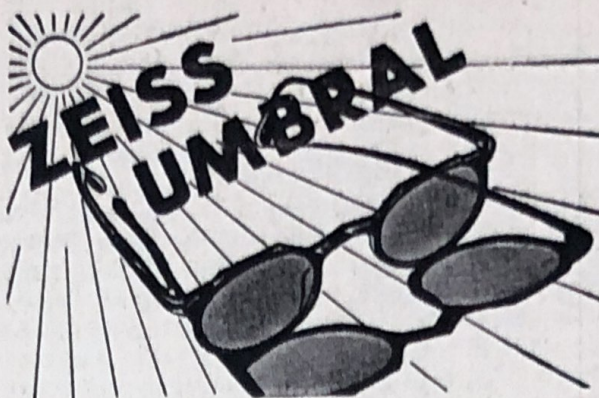
L'apparecchio di cui si parla si applica sullo spinterogeno, con un dado a scatto, non asportabile che segandolo in officina; e contiene, in una guaina metallica pure invulnerabile, un filo di massa azionabile dal cruscotto con una chiave di sicurezza. Qualunque tentativo di avviare la vettura senza tale chiave, o di manomettere l'apparecchio, o tagliare la guaina, provoca l'allarme del « claxon » che, opportunamente collegato con appositi morsetti, prende a sonare ininterrottamente.

I motocarri e la patente di guida.

La rapida moltiplicazione di quegli utili veicoli da trasporto che sono i motocarri, e la scarsa notorietà tra gli interessati del R. D.-L. 14 luglio 1937, n. 1809, entrato in vigore da qualche mese, sull'obbligo di una speciale patente, hanno reso d'attualità, in quest'ultimo periodo, il problema delle sanzioni comminabili nei numerosi casi di contravvenzione elevati a carico di guidatori senza patente.

Segnaliamo in proposito due interessanti sentenze. La prima, in ordine cronologico, è stata pronunciata dal Pretore di Faenza (8-10-1938, imput. Bertini, dif. avv. Silvestrini, in Dir. Autom. Num. 1 1939, col. 44) a carico di un motocarrista munito dell'ordinaria patente di 1° grado per automobili, ma non della prescritta speciale patente per motocarri. Il pretore ha ritenuto che non sia applicabile estensivamente l'art. 96 Cod. Strad., che non è espressamente richiamato dal R. D.-L. 14 luglio 1937, num. 1809. D'altra parte, quest'ultimo è privo di sanzioni. Egli ha pertanto giudicata applicabile la sola sanzione dell'art. 114 Cod. Strad. (ammenda da L. 25 a 100), comportante la notifica del verbale d'accertamento e l'invito all'oblazione. Queste formalità essendo state omesse, ha assolto per improcedibilità dell'azione penale.

Pare ovvio dedurne che ad analoghe conclusioni sarebbe addivenuto il Pretore anche nel caso fosse mancata del tutto qualsiasi patente di guida, di ogni specie e grado.

Altra interessante sentenza è stata pronunciata dal Pretore di Torino il 2 marzo u. s. (imput. Moretti, Pretore avv. Alsona, difens. avv. Farinelli – inedita). In essa è affermato che il guidatore non patentato di un motocarro, collaudato come tale solo in ragione della misura delle gomme comportante una portata superiore ai 350 kg., ma di tipo identico ad altri collaudati o collaudabili per portate di 350 kg., e come tali classificabili « motofurgoni » e non soggetti ad obbligo di patente, non è tenuto a provvedersi di tale documento, e va assolto per non aver commesso il fatto.

Nel richiamare – ad uso degli interessati, contro cui già pendesse procedura contravvenzionale – queste due favorevoli decisioni, rinnoviamo tuttavia l'invito a tutti i conduttori di motocarri di mettersi prontamente in regola.

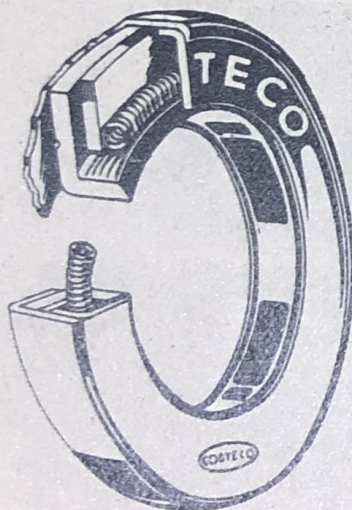
Verso l'autarchia del carburante.

Dall'interessante Relazione dell'Assemblea degli azionisti dell'A.N.I.C. (Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibile) si apprende il programma produttivo per l'anno in corso, ad opera dei due stabilimenti di Bari e di Livorno, integrati dal Laboratorio sperimentale di Novara, che, accanto a funzioni di ricerca scientifica, persegue anche scopi industriali nella preparazione di catalizzatori e di altri prodotti speciali per la fabbricazione o la correzione dei carburanti.

Il quantitativo di grezzi albanesi, di cui l'ANIC ha chiesto la messa a disposizione per lo svolgimento della propria attività nell'anno in corso, è stato sensibilmente ridotto dai competenti organi ministeriali: per contro, è stato assegnato un buon contingente di petroli grezzi messicani, in conseguenza di accordi commerciali intervenuti tra l'Italia e il Messico. Tra questi è compreso anche il « crudo » di Panuco, che ha caratteristiche meno buone del grezzo albanese, per l'elevata percentuale di residui pesanti. Ma l'ANIC ha affrontato con larghezza di mezzi anche questo aggravio del suo problema produttivo, compensando le minori rese di prodotti leggeri con l'utile commercio dei residui stessi.

Complessivamente, il bilancio preventivo per l'anno in corso contempla una resa di circa 100.000 tonnellate di benzina comune per auto; di circa 100.000 tonnellate di benzina speciale per avio; e di 25.000 tonnellate di olio combustibile per motori Diesel.

La storia dell'automobile.

L'Italia ha impresso così vasta orma del suo genio e della sua operosità nell'avvento e nel progresso dell'automobilismo che una *Storia italiana dell'Automobile* si imponeva come opera fondamentale anche ai fini tecnici. Il R.A.C.I. si è assunto l'iniziativa di colmare questa lacuna commettendo l'opera alla passione e alla competenza di Giovanni Canestrini che ha ora presentato il primo frutto del suo nobile lavoro in una lussuosa edizione artistica di 600 pagine con 550 illustrazioni in grande formato. È questo il primo volume dell'opera, che sarà completata da altri due volumi di prossima pubblicazione. Il Canestrini si riallaccia alle origini della ruota e al veicolo nell'antichità per giungere alla evoluzione del motore a combustione interna dal suo sorgere sino agli ultimi anni del secolo scorso. La vastità e la precisione del materiale documentario, ricercato con sommo scrupolo e diligentemente elaborato, sono il fondamento di quest'opera che ha il pregio di porre degnamente in luce il contributo italiano, nello studio e nelle realizzazioni pratiche del motore a scoppio e delle sue applicazioni ai veicoli. Tra l'altro, il Canestrini rivendica la priorità dell'invenzione dell'ingegnere milanese Murnigotti, che può ben definirsi l'ideatore della motocicletta. Il volume si chiude con un elenco dei brevetti italiani in materia di motori a combustione e di autotrazione sino al 1900, introduzione ai volumi successivi che tratteranno dello sviluppo moderno dell'automobilismo.

Il concorso di colpa.

Un lettore, che complimentiamo per la sua acuta sensibilità giuridica ai nostri problemi, ci domanda: – Su quale disposto di legge è basata l'abitudine invalsa nella nostra giurisprudenza di ridurre il carico del risarcimento, nelle azioni civili per investimento stradale, in proporzione della concorrente colpa della vittima? L'art. 120 del Codice Stradale sembra porre a carico di chi non offra la piena prova liberatoria di una estrema diligenza l'intero importo del danno, né parla di graduazioni; e trattandosi di una legge speciale e posteriore, dovrebbe derogare da qualsiasi altra. Forse soltanto per indiscutibili criteri di logica, di equità e di moralità?

Per soddisfare la curiosità del lettore, basta richiamarsi alla formulazione dell'art. 120, che dice: « Il danno *prodotto* a persone o a cose dalla circolazione di un veicolo si presume dovuto a colpa del conducente ». Occorre, dunque, pregiudizialmente che il danno sia realmente *prodotto* dalla circolazione; cioè, che tra questa e l'evento intercorra un *nesso di causalità efficiente*. Tanto è vero che la presunzione decade, e il conducente chiamato in azione per danni non è tenuto a fornire la prova della diligenza speciale, quando provi che il danno è avvenuto per colpa determinante della vittima stessa, o di terzi, o per forza maggiore.

Da ciò emerge che, se il fatto lesivo risulta conseguenza di due concorrenti rapporti di produzione, uno riferibile al conducente e l'altro alla vittima, il primo risponderà, salvo prova liberatoria, del danno prodotto, cioè dell'aliquota restante dopo sottratta, come irrisarcibile, la parte del danno prodotta dalla vittima stessa.

Pneumatici conduttori d'elettricità.

È noto il fenomeno della carica di elettricità (cosiddetta carica elettrostatica) a cui può andare soggetta la massa metallica di un'automobile, isolata ad opera dei pneumatici dal contatto elettrico con la terra. La carica è fornita, in determinate condizioni di clima secco e di strada asfaltata e calda, quando si viaggi a lungo e velocemente: i pneumatici, come in genere le sostanze di origine resinosa, possono in tal caso, per strofinamento, dar luogo a questa minuscola ma prolungata produzione di energia elettrostatica, che si accumula nell'automobile, funzionante come un condensatore, di cui la massa metallica e il terreno formano le armature.

La carica, d'intensità minima, può tuttavia raggiungere un potenziale elevato: sufficiente per dare una scossa, innocua ma notevole, a chi, con le scarpe umide, si accosti alla maniglia di un'auto appena arrestata, dopo una lunga corsa. Se non si trattasse che di ciò, l'inconveniente non meriterebbe rilievo: ma la scarica può avvenire sotto forma di scintilla, e prodursi tra serbatoio e bocchettone del tubo distributore di benzina, non appena il carburante, defluendo, stabilisca il contatto con la massa terrestre. Questo fenomeno spiega non pochi misteriosi incendi occorsi ai rifornimenti.

Per ovviare al pericolo, per quanto raro, sono stati ora messi in commercio da un'importante Casa speciali pneumatici dotati, in virtù del particolare impasto, di un buon coefficiente di conduttività elettrica. Esso non è paragonabile, naturalmente, a quello dei metalli, ma pur tuttavia risulta sufficiente per disperdere a massa la carica, man mano che si produce.

ESCURSIONI E CAMPEGGI

XVIII Campeggio "Gran Paradiso-Cogne": 19 luglio-22 agosto XVII.

Per gentile concessione della Milizia Nazionale Forestale anche il XVIII Campeggio della C.T.I. sorgerà, come già quello del 1932, nel Parco Nazionale del Gran Paradiso.

Mà non si pensi che la nuova edizione sia una copia dell'altra. Il Gran Paradiso è il più considerevole gruppo delle Alpi Graie, il maggiore e il più elevato massiccio alpino completamente in territorio italiano. Esso è costituito da una gigantesca cupola che supera i 4000 m., da cui si dipartono tre grandi catene che separano la Valsavaranche dalle Valli di Cogne e dell'Orco, dando origine a tre grandi versanti con caratteristiche ben distinte. Se l'obiettivo massimo, e cioè la vetta del Gran Paradiso (m. 4061), è lo stesso per tutte le valli confluenti, quale infinita varietà, invece, di vie d'accesso e di traversata, quante possibilità di escursioni e ascensioni, tutte di grande bellezza per l'imponenza delle distese ghiacciate e l'arditezza delle vette granitiche!

Nel 1932 il Campeggio sorse nella suggestiva, solitaria Valsavaranche. Quest'anno, invece, la località prescelta è la conca di Valmiana, nella maestosa Valnontey, coronata dal più scenografico sfondo di picchi nevosi e di ghiacciai, tutta assorta nell'incanto delle sue secolari foreste.

Il prossimo Campeggio vanterà, quindi, una grande attrattiva in più dei precedenti, per il fatto di sorgere entro i limiti del Parco Nazionale del Gran Paradiso, istituito allo scopo di conservare la fauna, la flora e le bellezze del paesaggio di questa magnifica zona alpina, che risulta pertanto straordinariamente ricca di animali, fra cui domina sovrano lo stambecco, il più bell'ornamento del Parco, e di piante alpine in fiore dai vivissimi colori e dai più sottili e penetranti aromi, fra le quali alcune specie rare ed uniche al mondo. Poche località, insomma, offrono condizioni e requisiti ideali per un Campeggio quanto quella prescelta quest'anno. Chi ama la vita contemplativa non si sazierà di ammirare dal campo un panorama che è fra i più classici delle Alpi Occidentali; e se poi, con non grave fatica, salirà ad esempio ai casolari di Le Money o al Col Lauson, allora veramente il suo sguardo potrà spaziare e il suo cuore aprirsi nella visione di un grande Paradiso alpino. Confortevoli rifugi, splendidi laghetti, punti panoramici di stupenda bellezza, non lontani dall'attendamento, saranno le mete preferite di quanti, non amando cimentarsi in lunghe escursioni o ascensioni, vorranno approfondire la conoscenza della zona e trarre i migliori benefici fisici dalla vita saluberrima che offre il Campeggio.

Per i buoni camminatori poi, per gli alpinisti, le possibilità sono infinite e la Direzione del Campeggio predisporrà per ogni turno un programma di gite di altissimo interesse.

Anche quest'anno verranno inoltre organizzate, in partenza da Cogne – che dista poco più di un'ora di comoda carrettabile dal Campeggio –, incantevoli gite automobilistiche verso i valichi, le località più note e i suggestivi Castelli della Valle d'Aosta: il Piccolo e il Gran San Bernardo, Courmayeur e le valli del M. Bianco, la Valtournanche e Cervinia, la Val d'Ayas, la Valle di Gressoney e i Castelli di Fénis, di Verrès, di Issogne, ecc.

Il Campeggio si svolgerà in tre turni, dal 19 luglio al 22 agosto: dal 19 al 29 luglio; dal 31 luglio al 10 agosto; dal 12 al 22 agosto. La quota di partecipazione è stabilita in L. 360 per ogni turno. Si accetteranno anche iscrizioni al primo e secondo o al secondo e terzo turno (L. 770) e per l'intera durata del Campeggio (L. 1050).

I partecipanti al Campeggio godranno anche quest'anno della riduzione ferroviaria del 70% per accedere ad Aosta o a Milano, donde saranno organizzati autoservizi diretti per Cogne.

Il programma particolareggiato sarà pronto per i primi giorni di giugno e verrà spedito ai Soci che ne faranno richiesta.

Escursione ai Campi di Battaglia del Piave e del Montello - 9-11 giugno XVII.

Il programma dell'annunziata prossima escursione ai Campi di Battaglia è ormai completato in ogni suo particolare e viene inviato gratuitamente ai Soci che ne fanno richiesta.

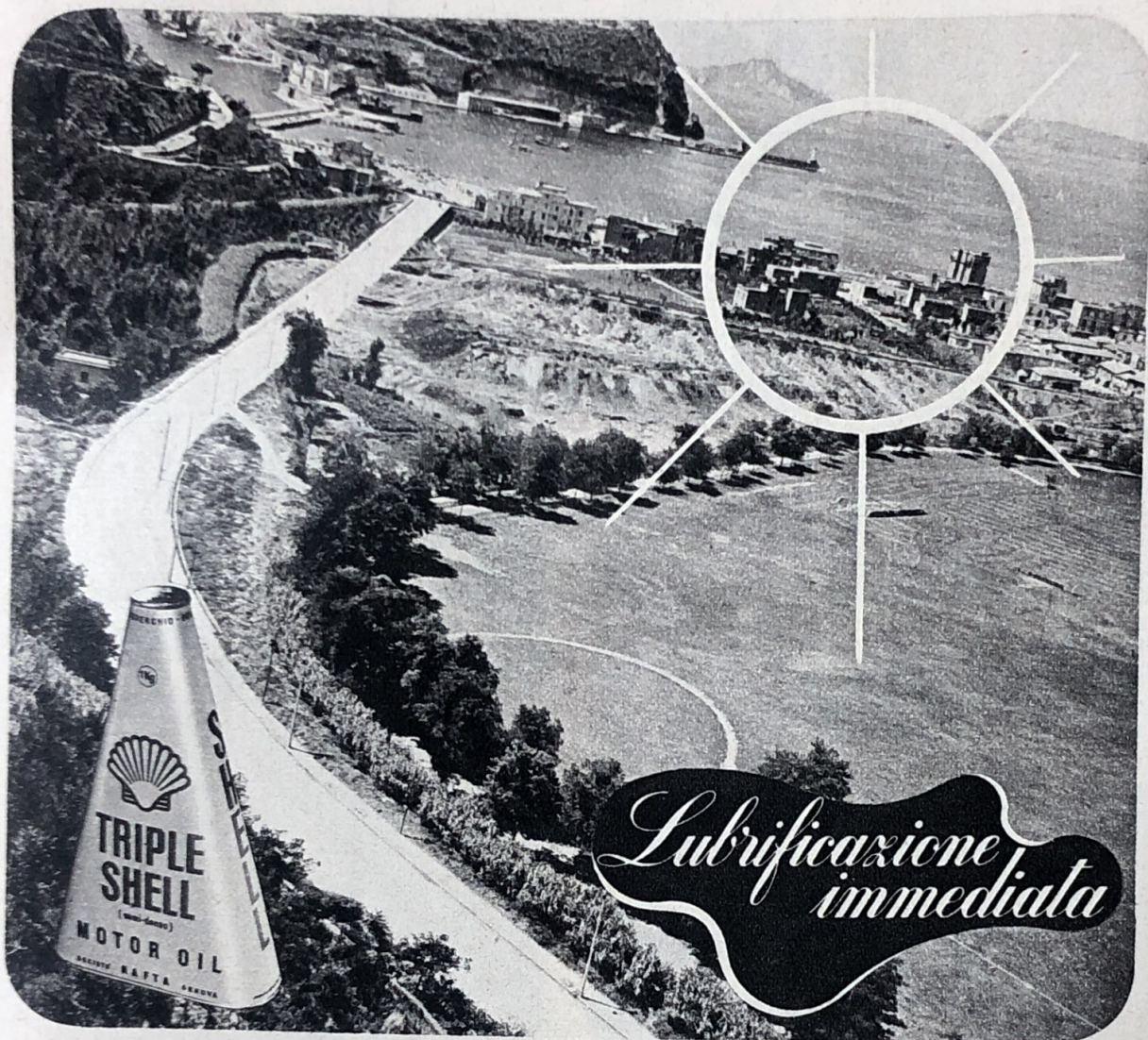
Riassumiamo qui, nelle sue linee essenziali, l'itinerario del viaggio. Il ritrovo dei partecipanti è fissato per *Venerdì 9 giugno a Treviso*, donde la comitiva proseguirà subito con automezzi per *Castelfranco Veneto*, *Maser*, *Asolo* e *Possagno*, sostando nei vari centri per visitare capolavori del Giorgione e del Veronese, il Castello della Regina Cornaro e interessanti ricordi della Duse, infine, il Tempio e la Gipsoteca del Canova. Nel pomeriggio avrà inizio la visita a uno dei più interessanti settori dei Campi di Battaglia con *Cavaso del Tomba*, *Pederobba* sul Piave, *Nervesa della Battaglia* che custodisce il nuovo grandioso monumento-ossario e il tempietto in memoria di Francesco Baracca. Alla sera la comitiva sarà di ritorno a Treviso.

Sabato, 10 giugno, si ripartirà da Treviso per il *Ponte della Priula* sul Piave; indi, passando per i Colli di *Susegana*, si visiteranno i suggestivi ruderi dei *Castelli di San Salvatore e di Collalto*. Attraversando poi il *Piano della Sernaglia*, la comitiva sosterà all'*Isola dei Morti*, sul Piave, prima di proseguire per la ridente *Valdobbiàdene*. Nel pomeriggio l'itinerario, altamente suggestivo, si svolgerà attraverso i colli di *Combai* e *Follina*, sino a *Cison*, indi nell'aspra gola che porta al *Passo di San Boldo*, e più avanti, di nuovo nel ridente paesaggio dell'ampia Valle del Piave, sino a *Belluno*.

Domenica, 11 giugno la comitiva, seguendo la magnifica strada d'Alemagna, raggiungerà *Vittorio Veneto* per la Sella di Fadalto, dopo aver costeggiato il suggestivo ampio *Lago di Santa Croce* e quelli minori del versante Sud, che alimentano imponenti impianti idroelettrici. *Vittorio* unisce all'interesse del Museo della Vittoria quello del borgo medioevale di *Serravalle*. La comitiva proseguirà poi per *Conegliano* e nel pomeriggio farà ritorno a Treviso, dove avrà luogo la visita della bella città.

I partecipanti godranno della riduzione ferroviaria del 50% fino a Treviso e ritorno.

OLIO AUTO SHELL

TRIPLE
SHELL
MOTOR OIL
NAFTA
GENOVA

Lubrificazione immediata

Appena la Vostra vettura è messa in moto, sono ben cento e più parti di essa che si mettono in movimento. Ciascuna di queste parti, ad evitare attrito e logorìo, richiede immediata lubrificazione. Perchè l'olio possa giungere prontamente ovunque occorre, deve avere, senza pregiudizio del potere lubrificante, la necessaria fluidità e scorrevolezza. Gli oli Shell possiedono queste caratteristiche.

Gli oli Shell sono raffinati con il più moderno processo a base di solventi selettivi.

Non tardate a sostituire l'olio invernale con l'olio estivo.

erberto carboni

10.39

ITINERARI GASTRONOMICI

BERE A BOLZANO (*)

Nel gennaio dello scorso anno ho pubblicato in questa Rivista un articolo per ricondurre la gente all'osteria. Intendevo, per osteria, non gli spregiati antri dove lo smodato bere porta all'ubriachezza, ma quei locali dove la letizia del vino infonde la dolce ebbrezza che non fa perdere nessuno dei quattro punti cardinali, e non chiede, per uscirne, ausilio a nessun punto d'appoggio. Una riabilitazione dell'osteria, quindi; di quell'osteria sana, accogliente, dove l'incenso dei pensieri non diventa un torbido mulinar di idee deformi, ma una eccitazione deliziosa dello spirito.

Fin dai tempi più remoti il vino fu soprattutto destinato a confortare, a ristorare, a dar forza per sostenere le fatiche del corpo e per affrontare le umane sventure. Racconta Omero che gli aratori, giungendo in capo al solco, trovavano «un nappo di dolcissimo bacco», onde tornavano «ristorati al lavoro» e «l'almo terreno fendevano, bramosi di finirlo tutto».

Tuttavia, nonostante queste oneste supposizioni, le osterie ebbero sempre una pessima reputazione. Le *cauponae* erano frequentate da gladiatori, da schiavi, da meretrici, e successivamente dai lanzi e dalle classi più volgari della società. Erede di tali ambienti, le osterie rimasero luogo di crapula, e solo nei tempi più vicini a noi si nobilitarono e s'ingentilirono. I poeti le frequentarono, e più d'uno degli odierni accese nella scintilla del vino la propria

«ALL'UVA BIANCA». (Fot. L. Fraenzl)

I FAMOSI VIGNETI DI S. MADDALENA.

rima. Goethe ebbe la prima idea del *Faust* nell'osteria di Auerbach, a Lipsia, e forse dal nettare giocondo trasse la nostalgia della giovinezza perduta. Le sue *Elegie Romane* nacquero all'osteria della Campana, ove la bella Faustina, l'ostessa meravigliosa che non gli mesceva soltanto del vino, lo innamorò al modo che tutti sanno. E dovremmo ricordare il Carducci e il Pascoli e cento altri per ornare del lauro di Polimnia la pendula insegna che invita alla delizia del bere?

Non faremo della storia, che sembrerebbe una difesa per una colpa che non esiste. Preferire al-

(*) Ved. ne «Le Vie d'Italia», i seguenti «Itinerari Gastronomici»: *Firenze*, luglio 1937; *Dintorni di Firenze*, agosto 1937; *Venezia*, ottobre 1937; *Bologna*, gennaio 1938; *Pisa e la sua provincia*, febbraio 1938; *Napoli*, aprile 1938; *Roma*, giugno 1938; *Viterbo*, febbraio 1939; *Genova*, marzo e aprile 1939.

UNA SALA DELLA «CASA AL TORCHIO». (Fot. L. Fraenzl)

che coronano la bella vallata in cui giace; fertili distese che si adagiano su tutte le conche, di qua e di là della Tàlvera canora, dell'Isarco e dell'Adige. « A chi miri questa terra stupenda – scriveva un giornalista – dalla quale si eleva ogni tanto un contrafforte montuoso e boscoso, dominato da un maniero superbo, si affaccia la visione di una gente forte e guerriera, amante della buona mensa e del buon vino; nei boschi della caccia e, a tavola, della cacciagione ».

Questi castelli, non servono più a celar predoni o a congiurar prepotenze: scommetto che i guerrieri famosi effigiati sulla veranda di Castel Roncolo, una proprietà comunale che deve esser annotata subito fra le mete del turista buon bevitore, Ettore, Alessandro Magno e Giulio Cesare, e i cavalieri più illustri che fan loro compagnia, Parsifal, Gavino e Ivino, devono aver abbandonato l'inutile

l'ottima acqua di Pindaro il vino generoso di Anacreonte non è peccato. Lo confessava anche Orazio:

> Nulla placere diu nec vivere carmina possunt
> quae scribuntur aquae potoribus.

E il mio amico Chino Ermacora, un friulano cantor di delizie bacchiche, aggiungeva che i bevitori d'acqua non sono quasi mai sinceri, perché chi non usa il vino riflette, e chi riflette ha tutto il tempo per mentire. Un saggio antico notò, infatti, che prima di Noè gli uomini, non avendo altro da bere che acqua, non poterono trovare la verità. Guidare perciò il turista per le osterie è condurlo sui sentieri della verità. La chiave di una enoteca apre spesso maggiori delizie che non quella di una libreria, giacché il vino, additato financo da San Paolo e da Sant'Agostino come medicamento, è una poesia e una musica: un agitatore di generosi sensi. Dirò di più: il vino ha persin esercitato una funzione giudiziaria di qualche rilievo nei tempi beati che i *patres conscripti* si radunavano all'ombra del noce o del tiglio. In un verbale della friulana Vendoglio, si apprende che un imputato fu condannato, a riparazione d'una offesa, « a celebrare tre Messe ordinarie e una cantata, e a pagare una bozza di vino a ciascuno degli uomini del Comune Consiglio ». E in un documento delle *Historiae Forojulienses* (Vienna 1861), si accenna a una ricevuta rilasciata nel 1311 con un bicchiere di vino. (« Ministravit sibi (ei) de cellario capituli cupam vini in signum tenute »).

Con un tal fardello di commendatizie, il turista minaccia di aureolare il proprio itinerario ampelideo persino di una certa qual santità. Accompagnamolo dunque senza esitazioni per le vie della ridente Bolzano, ove le osterie sono molte, come i vigneti

IN UNA CARATTERISTICA OSTERIA BOLZANESE. (Fot. Pedrotti)

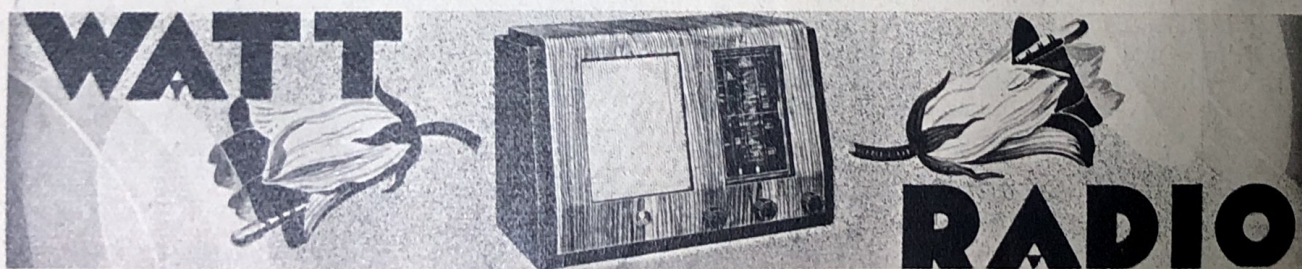
brando per alzar segretamente il nappo: anzi, meriterebbe di toglier loro l'armatura e armarli di boccali giocondi.

Già che m'è cascata l'espressione «buon bevitore», è giusto che specifichi il senso che ad essa va dato. Buon bevitore s'ha da intendere chi beve di gusto, con misura, senza perder controllo, e mai lasciando che s'addormentino quelle guardie daziarie che si chiamano prestigio e dignità personale. È questa una premessa e una promessa che ognuno deve fare in una città ghiotta di aureolate bevande, com'è Bolzano, se non vuol rinnovare le squallide glorie degli Iloti. Ciò inteso, giri pure il turista assetato, e giri fiducioso. Il vino a Bolzano è schietto ed onesto. Oggi specialmente, Petronio non avrebbe messo argutamente gli osti sotto il segno dell'Acquario, come fece ai suoi tempi nel *Satyricon*. Prima d'essere cantinieri gli osti qui erano viticultori, conoscevan poi la sapiente manipolazione, il taglio, l'efficacia della miscela. E ciò da tempo immemorabile. È una educazione, una civiltà che viene dai Romani, che passò ai nobili, ai principi, ai vassalli, ai signori tutti. La scoperta di un recipiente, o misura, detto *Roemer* (che era un classico vino del Reno) avvenuta a Spira, e che risale al sec. III d. C., ha rivelato che esso era un autentico vaso romano di mescita. In una terra dove la vite e il vino hanno accompagnato le conquiste dei popoli civili e il gentil gusto latino, le osterie si presentano con un tipo speciale, come luoghi di un rito. Le osterie di Bolzano non sono trasformazioni di altri ambienti, nate da adattamenti alla buona. Non troverete mai che l'osteria nasca in una baracca, in un sottoportico, nel magazzino di un fallito. Nasce da una consapevolezza del passato e da una dignità presente. Anche quando, di scala in scala, di recesso in recesso, scendete in certi penetrali oscuri, freschi, odoranti del rosso *Caldaro*, del biondo *Terlano*, dell'aromatico *Guncinà* (tutti nomi di vecchi castelli che denunciano la nobiltà d'una stirpe) sentite che l'osteria, assai più che una bottega, è una specie di tempio; il vino vi ha saturato col suo profumo le mura, che sembrano fermentare la loro vecchia e secolare letizia.

La stessa vecchiezza le ha fatte così. In una terra come questa ove le costumanze e le abitudini del medioevo hanno resistito più che altrove, le osterie dovevano nascere da quel divieto ch'era fatto in molti castelli di ber vino alla tavola del signore, e che imponeva la necessità di raccogliersi in luoghi adatti alla bisogna e al desiderio. Il freddo intenso consigliava l'uso di grandi ed alte stufe, e un buon bicchier di vino accanto alla stufa è una poesia a rime baciate. L'uso di accompagnar donne all'osteria venne da quei tempi e da quei costumi; un uso che nel meridionale e anche nel settentrione d'Italia è pressoché sconosciuto. Mentre a Milano ci meraviglieremmo di vedere una donna all'osteria, e la collocheremmo subito in un rango plebeo o peggio, a Bolzano e nell'Alto Adige in genere ciò diventa naturalissimo. Oserei dire che la presenza della donna è quasi una caratteristica delle osterie di Bolzano e le rende più curiose e più liete.

Con l'ambiente, il modo di frequentarlo. Non si va all'osteria a tutte le ore del giorno, né si va a bere un bicchiere così, per il gusto di tracannare con frettolosa avidità del vino. Ci si va nelle ore del riposo domenicale o serale, e ci si sta a lungo, a chiacchierare, a ridere, a scambiar idee; ma senza eccitazioni violente, senza complotti. Il vino accende un estro pacifico. Osservate la stessa disposizione degli stalli in cui spesso è diviso e suddiviso il locale. La gente vi si pigia, e laddove credereste che soffocasse di fumo e di frastuono, la vedete quieta e come estasiata. Le comitive sono spesso così strette intorno ad un tavolo, che le direste scomode e sacrificate. Non è così. C'è un modo di stare all'osteria, come ce n'è uno di stare in società. La gioia di Lièo, quella stessa che accompagnò Goethe lungo il Garda e che lo fece sostare estasiato a Bolzano, ispira questi che potremmo chiamare avventori di stile. Non per nulla il ritratto dell'autore di *Faust* è all'*Aquila rossa*. Non di rado, col vino, appariscono sulla tavola le specialità locali: salsicce profumate, crauti e salamini, prosciutti di denso sapore, pan nero pimentato di anaci: si mangia per poter bere e si beve per poter mangiare più di gusto. Intorno, le pareti cantano la letizia del vino con affreschi giocondi, con scene tradizionali che sostengono il visitatore e lo accompagnano nei viaggi che la mente accaldata fa nei regni del sogno.

Certa modernità ha permesso che qualche locale si vestisse d'un lusso aristocratico, come la Cantina Municipale: luci diffuse, camerieri in marsina, orchestra a *jazz*, decorazioni novecento; ma ne troverete altre in cui il carattere rimane, come la cantina dei Cappuccini, dei Domenicani, dove il vino si fa cristiano senza esser battezzato: antri, pertugi, corridoi stretti che sembrano prepararvi al lieto labi-

rinto; come da Mayer; come al *Torcolo*, dove si tiene elevato a reliquia un monumentale e secolare ordegno che serviva a torchiare il vino; all'*Uva Bianca*; a *Castel Roncolo* di imperiale dinastia; alla *Torre Druso*, le cui basse volte sono annerite dal tempo e dal fumo, veri recessi da sibilla, e dove già sentite e pregustate un che di raccolto, di intimo, di tiepido, che nessuna osteria al mondo può darvi.

Tutte così le osterie bolzanine. Anche se ve ne mostrano una che è stata definita come «regina», non impressionatevi: è una regina con molte dame di compagnia, che la sostituiscono. Il regno di Bacco non è dispotico. Voglio dire di *Cà de Bezzi*, la quale, infine, non fa che assommare in sé i caratteri di tutte le altre. *Cà de Bezzi* è vecchissima: dicono che abbia sei secoli di vita. Sei secoli di attività bacchica sono un gran merito: si tratta di uno stato di servizio invidiabile. Le cronache vogliono che fosse l'unica locanda rimasta aperta durante la guerra dei Sette Anni, quando il peso del balzelli costrinse gli osti bolzanini a chiudere i loro battenti. E poiché tutti i bevitori vi affluivano e bevevano del buon vino a quattro soldi (un Batzen) la misura, le rimase il tipico nome di *Batzenhausel*, italianamente e opportunamente tradotto in *Cà de Bezzi*. Visitate questo locale, non tanto per una preferenza ma per una giusta e meritata devozione alla sua matrònale antichità. La sua struttura è caratteristica: i locali si sovrappongono, si incuneano, si intersecano, si appartano invitanti. Una osteria a tre piani è sempre un monumento che va rispettato. Le pareti dei locali tutti sono piene di quadri, di disegni, di schizzi, dovuti ad artisti celebri.

Cà de Bezzi è una specie di museo: un eloquente documentario della parentela del vino con l'arte. In essa sentite veramente come l'osteria rimanga un sito di casa vostra, un angolo per tutti gli amici.

La viticultura, così tradizionale nell'Alto Adige, ha dunque nelle osterie bolzanine i suoi templi profani. Vi berrai, o pellegrino, il *Santa Maddalena* morbido, profumato e saporoso; il *Terlano* giallo-verdolino, fatto apposta per l'invecchiamento e per ringiovanire la vecchiezza del corpo; il *Caldaro* rosso-granata, rotondo, armonico, di un sapor che sa di mandorla; il *Lagrein* rosso, leggermente aromatico, frizzante, di corpo medio e di sapore pieno; il *Guncinà* rubinato; il *Meranese* profumato così caratteristicamente, fresco e leggero di corpo; il Borgogna nero, asciutto, amarognolo, pieno, liscio, fruttato; o il vin d'Isarco fresco e bianco come una primavera. Non vi è luogo in Italia che abbia come questo una produzione peculiarissima e che sia capace di offrirla con più degna maestà. Il sole di questa terra è condensato, o diluito come meglio vuoi, nel bicchiere che s'alza scintillando nella luce della taverna, spandendo d'intorno la luce che ha bevuto sui 7400 ettari di cui dispone la vite quassù.

Bolzano: vino onesto, onesto bere in onesta letizia. Pellegrino, che cerchi nel vino l'elemento per dissetare lo stomaco, ricordati che a Bolzano il vino disseta anche l'anima. E dimentica se il medico ti ha fatta qualche umiliante prescrizione. Nel vino è la vita, diceva Petronio, e un grande poeta e romanziere, inaugurando una... «Lega antialcoolica», finì per enunciare questa massima, che è una resa a discrezione: «Il vino ha avuto mille poeti, ma non è ancora nato, e non nascerà mai, il poeta del caffè e latte...».

g. cenz.

NEL MESE DI MAGGIO...

Il 1°, Calendimaggio, festa in molte campagne e specialmente in quelle toscane.

Il 1°, festa di S. Efisio, patrono di Cagliari.

Il 2, festa di S. Secondo, patrono di Asti. Corse di cavalli. All'indomani, grande fiera.

Dal 2 al 6, a Kaunas (Lituania) si effettueranno, con la partecipazione dell'Italia, i campionati europei di pallacanestro.

Il 3, a Pescia (Pistoia), fiera e festa del Crocifisso.

Il 4, a Jesi (Ancona), festa di S. Floriano martire con fiera ed altri festeggiamenti popolari.

Il 5, terzo anniversario dell'entrata in Addis Abeba del Maresciallo d'Italia Pietro Badoglio a capo dell'esercito vittorioso.

Il 5, anniversario della partenza da Quarto per la Sicilia di Garibaldi con i suoi Mille (1860).

Il 5, ricorrendo l'anniversario della morte di Napoleone (1821), a Portoferraio, memore del breve regno napoleonico (4 maggio 1814-4 marzo 1815) è celebrato un solenne ufficio funebre per disposizione testamentaria del principe Demidoff.

Il 5, a Milano, solenne funzione in Duomo, dove il Sacro Chiodo è sollevato con una macchina aerea, insieme a un prete e due chierici, fin sotto la cupola dell'altar maggiore. La reliquia è stata calata ed esposta alla venerazione del pubblico il 3, festa dell'invenzione della S. Croce.

Il 6, avrà termine il VI Raduno automobilistico del Nord Africa (vetture da turismo), cominciato il 30 aprile.

Nei giorni 6 e 7 avrà luogo a Milano un torneo nazionale di spada (seconda e terza categoria).

Il 7, a Milano, la corsa ippica « Premio Ambrosiano ».

Il 7, a Bologna, corse al trotto: « Premio Italia ».

Il 7, a Firenze, nella storica piazza della Signoria, ha luogo la prima delle due annuali partite di calcio in costume.

Il 7, a Monreale (Palermo), festa del Crocifisso con corsa di barberi e caratteristica processione. Festa di S. Giuseppe a Bagheria (Palermo), pure con corsa di barberi.

Il 7, a Tripoli, XIII Gran premio automobilistico di Tripoli (la classica « corsa dei milioni »).

Nei giorni 7 e 8, in città da destinarsi, campionato italiano femminile di fioretto.

Nei giorni 7, 8 e 9, a Firenze avrà luogo un Convegno Nazionale di Studi sul Rinascimento.

L'8 ha termine il grande concorso ippico di Roma. Lo seguirà immediatamente quello di Firenze, dall'8 al 14.

L'8, festa a Pompei, in commemorazione del 52° anniversario della consacrazione del Tempio dedicato alla Madonna del Rosario.

L'8, pellegrinaggio e fiera al Santuario di S. Michele sul Gargano, in comune di Monte S. Angelo (Foggia).

Dall'8, a Trecastagni (Catania), fino al giorno 11, solenni feste in onore dei SS. fratelli martiri Alfio, Filadelfo e Cirino. Nei giorni 9 e 10 importante fiera di bestiame.

Il 9, III annuale della fondazione dell'Impero.

Il 9, si celebra la « Giornata del Soldato ». Per disposizione del Segretario del Partito, confermata poi dal Duce, sarà da quest'anno in avanti celebrata tutti gli anni in questa data a cura dell'O. N. D.

Il 9, giorno di chiusura della Mostra Autarchica del Minerale.

Il 9, sarà inaugurata a Milano, nel Palazzo dell'Arte, la Mostra Leonardesca.

Dal 9 maggio al 31 luglio, a Udine, Mostra delle opere del Pordenone.

L'11, anniversario (1860) dello sbarco dei Garibaldini a Marsala.

L'11, a Firenze, apertura della IX Rassegna Nazionale Artigiana.

L'11, giorno festivo a Livorno, in ricordo della eroica resistenza della città, assediata dagli Austriaci nel 1849.

Dall'11 al 18 di questo mese avranno luogo a Firenze i Littoriali di pugilato per l'anno XVII. Contemporaneamente avranno luogo i Littoriali maschili di scherma.

Per il 12 è previsto a Chicago l'annuale incontro pugilistico Europa-America. La squadra avrà un secondo incontro il 17 a Saint-Louis.

Il 13, a Milano, sul Campo di S. Siro, incontro internazionale di calcio Italia-Inghilterra.

Il 13, a Bologna, solenne processione per il trasporto della Madonna di S. Luca dal Monte della Guardia alla Metropolitana di S. Pietro. La sacra immagine è riportata al Santuario il giovedì seguente, festa dell'Ascensione.

Dal 13 al 22, a Firenze, Littoriali maschili dello Sport.

Il 14, a Roma, avrà luogo la corsa ippica « Gran Premio del Re ».

Il 14, finale della « Coppa Italia » di calcio: sarà spostata al 18 se elementi che prendono parte all'incontro Italia-Inghilterra del giorno 13 faranno parte delle due squadre finaliste.

Il 14 si correrà in Sicilia la XXX Targa Florio (corsa automobilistica 1500 mc.).

Il 14, selezione interprovinciale per il Campionato nazionale di pugilato della G.I.L.

Nei giorni dal 14 al 18, Littoriali maschili di atletica leggera.

Dal 14 al 28, a Bologna, fiera ed esposizione riunite al Littoriale.

Il 15, 16 e 17, giorni delle Rogazioni.

Il 15, festa dei *Ceri* a Gubbio (Perugia).

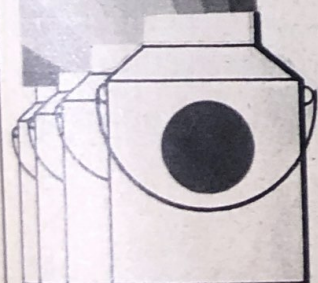
Dal 15 al 20, in Roma, presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche, congresso internazionale.

Dal 15 al 30, fiera di Foggia.

Dal 15 maggio al 15 luglio, a Cremona, Mostra delle opere concorrenti ai « Premi Cremona ».

Il 18, a Firenze, « festa del grillo » alle Cascine.

Il 18, a Gubbio, « Gara dei Balestrieri ».

Il 18, a Bari, tradizionale festa della Benedizione del Mare (detta popolarmente della *vidua vidua*) a ricordanza dell'aiuto dato da Venezia a Bari assediata dai Saraceni, sotto il doge Orseolo II.

Il 18, fine del « Giro ciclistico d'Italia ».

Il 18, corsa ciclistica per il « Gran Premio della F. C. I. ».

Nei giorni 18, 19 e 20, a Como, adunata nazionale dei Fanti.

Il 20, all'Aquila degli Abruzzi, si venera il corpo di S. Bernardino da Siena e si visita la sua stanza nell'ex-convento di S. Francesco.

Nella terza decade di maggio il Reggimento Granatieri di Sardegna (Associazione Nazionale Granatieri) si radunerà in Palermo, al comando di S. A. R. il Principe di Piemonte, per la consegna della bandiera al R. Cacciatorpediniere *Granatiere*.

Il 21, a Roma, corsa ippica « Premio del Littorio ».

Il 21, XIII corsa automobilistica Parma-Poggio di Berceto (vetture sport).

Il 21, in Comiso (Ragusa), feste in onore di Maria SS. Addolorata.

Il 21, in Germania, corsa automobilistica internazionale dell'Eifel.

Il 21 e il 28, ultime due partite del « Campionato italiano di calcio ».

Il 22, festa di S. Giulia, patrona di Livorno.

Il 23, a Livorno, in memoria del terremoto del 5 aprile 1642, processione di S. Vigilia.

Il 24, ventiquattresimo anniversario dell'entrata in guerra dell'Italia per la liberazione delle terre irredente.

Il 24, la gloriosa brigata Granatieri di Sardegna, commemora le sue eroiche gesta sul Carso (1917).

Dal 24 al 28, a Milano, Raduno automobilistico internazionale (vetture da turismo).

Dal 25 al 30, a Milano, Littoriali femminili dello sport.

Il 26, per la festa di S. Filippo Neri, considerato come uno dei protettori di Roma, secondo un'antica consuetudine, richiamata in vigore nel 1926, il Governatore di Roma si reca alla Chiesa di S. Maria in Vallicella per deporre sulla tomba del Santo un artistico calice d'argento.

Il 26, a Caravaggio (Bergamo), solenne anniversario dell'apparizione di Maria SS.

Il 26, a Larino (Campobasso), famosa festa dei carri infiorati, a ricordo del ricupero delle reliquie di S. Pardo.

Dal 21 al 31, a Milano, Littoriali femminili di scherma.

Il 28, XIII Leva Fascista.

Il 28, a Roma, rassegna dei Fasci femminili, con partecipazione di rappresentanze delle massaie rurali, delle operaie e lavoranti a domicilio e della G. I. L.

Il 28, a Milano, corsa ippica « Premio dell'Impero ».

Il 28, festa a Valle di Pompei.

Il 28, Littoriali femminili di atletica leggera.

Il 29, anniversario dei gloriosi combattimenti di Curtatone e Montanara (1848), festa delle Legioni Universitarie.

Dal 29 maggio al 25 giugno, « Giro ciclistico della Germania ».

Il 30, festa dell'Arma di Artiglieria, che commemora i gloriosi anniversari di Peschiera e di Goito (29 e 30 maggio 1848).

Il 30, la Brigata Savona (15° e 16° regg. Fanteria) commemora la battaglia di Palestro (1859).

Negli ultimi giorni del mese, a Roma, finali dei *Ludi Juveniles* indetti dalla G. I. L.

G. F.

Concorsi fotografici de "Le Vie d'Italia"

Primo concorso: "La casa rurale italiana"

1) La Consociazione Turistica Italiana bandisce fra i suoi Soci un Concorso Fotografico su questo tema:

LA CASA RURALE ITALIANA

È noto quali coraggiose provvidenze il Regime abbia adottato per promuovere ed aiutare il miglioramento delle abitazioni rurali, allo scopo di adeguarle ai nuovi indirizzi dell'agricoltura ed elevare il livello della vita civile nelle campagne. Si vuole però che, nella riforma delle vecchie case e nella costruzione delle nuove, si tenga, sì, altissimo conto dei criteri di razionalità da seguire, affinché l'abitazione rurale risponda ai suoi fini essenziali; ma non si dimentichi la necessità evidente che la casa colonica armonizzi le sue forme esteriori con le esigenze del paesaggio e della tradizione regionale. Il vario e il pittoresco sono caratteri incancellabili nelle nostre campagne, così diverse da regione a regione e pur così attraenti nei loro multiformi aspetti.

Di conseguenza, nella nuova gara sarà tenuto conto soltanto delle fotografie riproducenti abitazioni rurali di spiccato carattere locale: *quindi, o* case antiche, *o, se* nuove, *che manifestino l'intento del costruttore di attenersi alle tradizioni locali, non solo quanto alla struttura generale, ecc., ma anche all'impiego di materiali caratteristici del luogo.*

Poiché il Concorso è, in certo modo, regionale, bisogna che il Concorrente colga innanzi tutto la caratteristica architettonica, ambientale ed utilitaria della casa colonica in ciascuna regione. In pianura, in collina e in montagna – secondo i climi, gli scopi, le produzioni agricole – la casa rurale ha esigenze diverse e quindi diversi aspetti esteriori. Dal cascinale isolato alla fattoria complessa per perfezione di impianti e di annessi, tutta una varietà di realizzazioni edilizie del massimo interesse si offre ai Concorrenti.

È inoltre assai opportuno che ogni veduta fotografica sia accompagnata da una precisa didascalia, la quale indichi la località, l'altezza sul mare, lo scopo e almeno approssimativamente il tempo in cui fu costruita la casa rurale o la parte di casa fotografata. Meglio se ad ogni serie di fotografie sarà unita la pianta dei vari fabbricati con le relative misure. Sarà così possibile classificare per categorie i diversi tipi di case rurali del nostro Paese. Degli edifici più notevoli

e caratteristici è bene presentare una veduta d'insieme e qualche veduta particolare. Dei raggruppamenti od aziende agricole vere e proprie, riuscirà opportuna, se appena possibile, una fotografia panoramica dall'alto.

2) Le fotografie dovranno essere stampate – in via diretta o per ingrandimento – esclusivamente su carta o cartoncino bianchi lucidi, nei formati compresi fra il 9×12 e il 24×30. Ciascuna di esse dovrà portare chiaramente scritto sul rovescio, oltre la indicazione precisa e particolareggiata del soggetto rappresentato e della sua ubicazione, il nome e l'indirizzo del Concorrente. Sono escluse le prove incorniciate o sottovetro e le diapositive.

3) Le fotografie dovranno essere spedite raccomandate, nel periodo compreso fra il 1 marzo e il 30 giugno 1939-XVII, al seguente indirizzo: *Consociazione Turistica Italiana* – Concorso Fotografico per *La Casa rurale italiana* – Corso Italia, 10 – Milano.

4) Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, assume formale impegno di non presentare che documenti fotografici inediti e risultanti da suoi lavori personali.

5) Il Concorrente può inviare le fotografie anche in più riprese, purché mandi ogni volta una serie completa e non oltre il termine prescritto. I criteri di valutazione si baseranno sul valore artistico e sull'aderenza al tema.

6) Le fotografie saranno inappellabilmente giudicate da una Commissione costituita di alcuni membri della Direzione della C.T.I., i quali si aggregheranno persone particolarmente competenti nell'arte fotografica, e le loro deliberazioni verranno pubblicate nel fascicolo di settembre 1939-XVII de *Le Vie d'Italia*.

7) I premi assegnati dalla C.T.I. a questo Concorso sono i seguenti:

Primo premio . . . . L. 750
Secondo premio . . . „ 250

per ciascuna delle 19 Regioni in cui si divide l'Italia (Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Venezia Tridentina, Venezia Giulia e Zara, Emilia e Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzi e Molise, Campania, Puglie, Lucania, Calabria, Sicilia, Sardegna, Libia)

È, quindi, un complesso di **L. 19.000** in Buoni del Tesoro e Cartelle di Rendita che la C.T.I. assegna ai premi di questa Gara.

8) La Giuria si riserva di proporre alla C.T.I. l'acquisto eventuale di altre fotografie singolarmente o in gruppo, mediante compenso di L. 25 ciascuna. Qualora il Concorrente non intendesse cedere le sue fotografie dovrà dichiararlo all'atto dell'invio, scrivendo a tergo di ogni prova: « *Da restituirsi se non premiata* ».

9) Le fotografie premiate resteranno in proprietà della C.T.I., che si riserva il diritto esclusivo di riprodurle come e quando crederà opportuno.

Le fotografie non premiate e non prescelte per l'eventuale acquisto potranno essere ritirate alla Sede della C.T.I. o rispedite ai loro Autori, previo invio delle spese postali o contro assegno, entro il mese di ottobre 1939-XVIII. Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la *Consociazione Turistica Italiana* considererà le fotografie definitivamente concesse, in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

Secondo concorso: "Conoscere l'Italia!"

1) La *Consociazione Turistica Italiana* indìce fra i propri Soci un Concorso per serie di fotografie che si riferiscano quanto più strettamente possibile ad uno dei seguenti quattro temi:

1 - PONTI D'ITALIA
2 - FIUMI D'ITALIA
3 - ALBERI E FIORI SULLE STRADE STATALI D'ITALIA
4 - IL LAVORO DEI CAMPI

Nelle fotografie relative ai ponti dovrà prevalere il vario e il pittoresco. È quasi inutile ricordare che l'Italia ha ponti di ogni età, forma e dimensione, dai romani ai modernissimi, che rappresentano talora miracoli di tecnica costruttiva. Sarà titolo di merito se ciascuna serie di fotografie si riferirà ai ponti di un medesimo itinerario. Quanto alla illustrazione fotografica dei fiumi, essa potrà naturalmente riferirsi a qualunque punto del loro percorso, dalla sorgente alla foce, purché ne ritragga gli aspetti meno comuni e più suggestivi. Meglio se la serie relativa ad un fiume avrà il pregio di illustrare i punti caratteristici dell'in-

tero percorso. La documentazione fotografica relativa al terzo tema: Alberi e fiori sulle strade statali d'Italia *mirerà ad illustrare le aiuole fiorite e gli altri motivi di ornamentazione arborea e floreale con le quali l'Azienda Statale della Strada si studia di rendere più attraenti gli itinerari turistici del nostro Paese, mentre le fotografie relative al quarto ed ultimo tema riprodurranno le scene più pittoresche del lavoro campestre.*

2) Ogni serie dovrà essere composta da un minimo di 10 fotografie.

3) Le fotografie dovranno essere stampate – in via diretta o per ingrandimento – esclusivamente su carta o cartoncino bianchi lucidi, nei formati compresi fra il 9×12 e il 24×30. Ciascuna di esse dovrà portare chiaramente scritto sul rovescio, oltre la indicazione precisa e particolareggiata del soggetto rappresentato e della sua ubicazione, il nome e l'indirizzo del Concorrente. Sono escluse le prove incorniciate o sottovetro e le diapositive.

4) Le fotografie dovranno essere spedite raccomandate, nel periodo compreso fra il 1° marzo e il 30 settembre 1939-XVII, al seguente indirizzo: *Consociazione Turistica Italiana* – Concorso fotografico de *Le Vie d'Italia* – Corso Italia 10 – Milano.

5) Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, assume formale impegno di non presentare che documenti fotografici inediti e risultanti da suoi lavori personali.

6) Il Concorrente può inviare le fotografie anche in più riprese, purché mandi ogni volta una serie completa e non oltre il termine prescritto.

7) Le fotografie saranno inappellabilmente giudicate da una Commissione costituita di alcuni membri della Direzione della C. T. I., i quali si aggregheranno persone particolarmente competenti nell'arte fotografica, e le loro deliberazioni verranno pubblicate nel fascicolo di novembre 1939-XVIII de *Le Vie d'Italia.*

8) I premi assegnati dalla C.T.I. ai vincitori di questo Concorso sono i seguenti:

Per ciascuno dei quattro temi:

Primo premio . . . . L. 1000
Secondo premio . . . „ 500
Terzo premio . . . . „ 300

Verranno così assegnati: quattro primi premi, quattro secondi premi, quattro terzi premi, per la somma complessiva di **L. 7200** in Buoni del Tesoro e Cartelle di Rendita.

9) La Giuria si riserva di proporre alla C.T.I. l'acquisto eventuale di altre fotografie, singolarmente o in gruppo, mediante compenso di L. 25 ciascuna. Qualora il Concorrente non intendesse cedere le sue fotografie dovrà dichiararlo all'atto dell'invio, scrivendo a tergo di ogni prova: « *Da restituirsi se non premiata* ».

10) Le fotografie premiate resteranno in proprietà della C.T.I.

Le fotografie non premiate e non prescelte per l'eventuale acquisto potranno essere ritirate alla Sede della C.T.I. o rispedite ai loro Autori, previo invio delle spese postali o contro assegno, entro il mese di dicembre 1939-XVIII. Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la C.T.I. considererà le fotografie definitivamente concesse in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

PER LA SICUREZZA DEL TRAFFICO

La prima "Mostra internazionale della sicurezza della strada"

Mentre la C.T.I. continua alacremente la sua opera quotidiana per la conoscenza delle norme della circolazione e per il miglioramento della sicurezza del traffico, fiorisce una nuova iniziativa destinata ad avere la più larga risonanza e a provocare una intensificazione degli studi, delle ricerche, delle realizzazioni che in Italia e in tutto il mondo si attuano o stanno per essere attuate, nell'intento di migliorare le condizioni generali della viabilità, tema di elevatissimo interesse tecnico e sociale, politico e turistico, presupposto indispensabile oggi che l'argomento della motorizzazione è all'ordine del giorno e che il numero e la qualità dei mezzi meccanici sono in continuo aumento.

L'Italia, che in tema di circolazione stradale può ben dirsi nazione d'avanguardia, per essere stata, sotto l'impulso creatore del Fascismo, la prima a concepire e a costruire le autostrade, la prima a dare un sistematico riassetto alla propria rete stradale, traccia anche questa volta il cammino, organizzando al Palazzo dello Sport, in seno all'XI Salone dell'Automobile, che avrà luogo dal 28 ottobre all'11 novembre XVIII, la prima *Mostra internazionale della sicurezza della strada*.

L'iniziativa si svolge sotto gli auspici del Ministero dei Lavori Pubblici e lo stesso Ministro in persona, S. E. Cobolli Gigli, ha voluto assumere la presidenza del Comitato ordinatore, dettando le direttive per l'inquadramento della Mostra e seguendo lo sviluppo dei lavori che sono già in uno stadio avanzato per quanto riguarda le adesioni dall'Italia e dall'Estero e la raccolta del materiale.

A questa Mostra la C.T.I. porterà un largo contributo, sia interessandosi direttamente alla propaganda dell'avvenimento, sia allestendo un proprio posteggio nel quale l'attività dell'Ente sarà posta in luce nei suoi multiformi aspetti, che vanno dalle segnalazioni stradali, all'opera dell'educazione del pedone, dal disciplinamento delle biciclette, agli studi sulla scivolosità e la rugosità delle strade perseguiti dall'Istituto Sperimentale Stradale della C.T.I. e del R.A.C.I.

Ecco il programma della Mostra:

1° *La sistemazione delle strade sotto l'aspetto della sicurezza del traffico:* correzione di tracciati; contropendenze alle curve; soppressione di passaggi a livello; deviazioni fuori dell'abitato; gallerie; autostrade; piste ciclistiche.

2° *L'attrezzatura della strada:* segnalazioni di prescrizione, di divieto e di indicazione; protezioni; segnalazioni di gallerie; illuminazione di tratti di strade.

3° *Il traffico urbano:* semafori; attraversamenti pedonali; salvagente e spartitraffico; disciplina del traffico con segnalazioni sia per gli attraversamenti sia per la circolazione obbligata (senso unico, soste vietate, ecc.).

4° *Le forze preposte alla sorveglianza del traffico:* la Milizia della Strada; i Corpi di Vigilanza urbana; le organizzazioni estere.

5° *L'educazione dell'utente della strada:* cartelloni, opuscoli, iniziative per la conoscenza delle norme del traffico; esame psicotecnico dei conducenti di autoveicoli; propaganda nelle Scuole, nelle Officine, nelle Caserme, ecc.; cinematografie educative.

6° *La sicurezza dei veicoli:* a) *autoveicoli:* fari e fanali (antiabbaglianti, ecc.), dispositivi per la percezione dei veicoli sopraggiungenti; sagoma; frenatura; pneumatici; catarifrangenti; b) *tranvie:* chiusura automatica, freni, segnalazioni; c) *biciclette:* segnalamento visivo; segnalazioni con parafanghi bianchi, con catarifrangenti.

7° *Assicurazioni:* responsabilità civile; infortuni; propaganda assicurativa.

8° *Statistiche:* del traffico e degli incidenti stradali.

9° *Esperimenti e studi in ordine alla scivolosità alla rugosità, alla visibilità,* ecc.

La Mostra occuperà un'area di oltre 2000 mq. e sarà integrata da una serie di manifestazioni tra cui si può già citare la *settimana pratica di buona circolazione* e un convegno di tecnici della strada e del traffico.

La segreteria del Comitato ordinatore ha sede a Milano, in Corso del Littorio 1 A, ove possono rivolgersi per schiarimenti tutti coloro che intendono collaborare alla Mostra o che vi sono comunque interessati.

Perché i ciclisti posssano mettersi in regola con le disposizioni di legge.

Come abbiamo pubblicato nello scorso numero, il nostro Sodalizio, per agevolare l'osservanza delle nuove norme legislative ha stabilito di mettere in vendita ai propri Soci il dispositivo catarifrangente prescritto per tutte le biciclette circolanti in Italia, ad un prezzo ridottissimo, tale cioè da indennizzare alla C.T.I. soltanto le spese di costo.

Dal 10 aprile p. v. il catarifrangente verrà spedito, franco di porto, ai Soci che invieranno L. 3,30 all'Amministrazione della C.T.I. (per spediz. raccomandata L. 0,60 in più).

L'apparecchio è in vendita anche presso i nostri Uffici di Milano (C. Italia, 10), Torino (v. C. Alberto, 41-43) e Bergamo; gli Uffici C.I.T. di Ancona, Arezzo, Bari, Bologna, Bolzano, Brescia, Cagliari, Como, Ferrara, Firenze, Fiume, Genova, Littoria, Livorno, Mantova, Merano, Modena, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pisa, Roma, Sanremo, Sassari, Trento, Trieste, Venezia, Verona, Viareggio, Zara e le seguenti Agenzie: Ronchi di Como; Gondrand di Firenze; Appiani di Gorizia; Fava di Imperia; Moretti di Pavia e Fornaciari di Reggio Emilia.

CICLO-MOTO-TURISMO

Echi della "Settimana del parafango bianco". Il largo favore di un'idea patrocinata dalla C. T. I.

Nel numero di febbraio si segnalava in queste pagine il successo ottenuto dalla *Settimana del parafango bianco*, indetta dalla C.T.I. nel dicembre scorso, durante la quale furono presentate per la verniciatura gratuita 12.608 biciclette.

L'iniziativa voleva anche avere, come allora si disse, un valore sperimentale: il nostro Sodalizio si era infatti proposto, tra l'altro, di dimostrare – come effettivamente dimostrò con precisi dati di fatto – la convenienza economica dell'operazione, se effettuata su larga scala da industriali e Società che nei loro stabilimenti ed officine abbiano alle loro dipendenze migliaia di persone abituate a recarsi dalle loro case al luogo di lavoro, e viceversa, col mezzo economico e popolarissimo della bicicletta.

L'idea allora lanciata dalla C.T.I. ha trovato larghissimo favore ed il suo esempio è stato subito seguito da molte tra le maggiori Aziende industriali. Con vero entusiasmo e con ammirevole spirito di comprensione dell'utilità sociale di questa iniziativa, si è venuto organizzando in vari stabilimenti un servizio gratuito per l'imbiancatura dei parafanghi delle biciclette appartenenti ai loro addetti.

Tra le Società che accolsero la nostra proposta meritano di essere particolarmente menzionate: a Milano, la Fabbrica Italiana Isotta Fraschini, la Soc. An. Alfa Romeo, la Fabbrica Automobili e Velocipedi Edoardo Bianchi, la «Chatillon», il Lanificio Rossi, la Società Ceramica Richard Ginori, la Società Italiana Pirelli, la Soc. An. Carlo Erba, la Fabbrica Italiana Magneti Marelli, la Soc. An. Distillerie Italiane, la Società Italiana Ernesto Breda; a Torino, la Soc. An. F.I.A.T., la Società Francesco Cinzano & C., la Soc. An. Michelin Italiana, le Officine di Villar Perosa, la Soc. An. Cartiere Burgo; a Brescia, la Fabbrica Bresciana Automobili O.M.; a Dalmine, le Ferriere di Dalmine; a Laveno, la Società Ceramica Italiana; a Sesto Calende, la Soc. An. Idrovolanti Alta Italia; a Valdagno, la Filatura di lana a pettine Gaetano Marzotto; ad Alessandria, la Soc. An. G. Borsalino e Fratello.

Non si può a meno di rilevare con soddisfazione che le iniziative seguite al nostro primo esperimento del dicembre scorso per agevolare la massa dei ciclisti nell'osservanza delle nuove norme sul segnalamento visivo, si sono venute man mano moltiplicando.

Ciò costituisce un sicuro auspicio che il sistema da noi suggerito abbia a trovare nuovi imitatori.

Il portapacchi sulle biciclette.

Un avvocato parmense ci scrive:

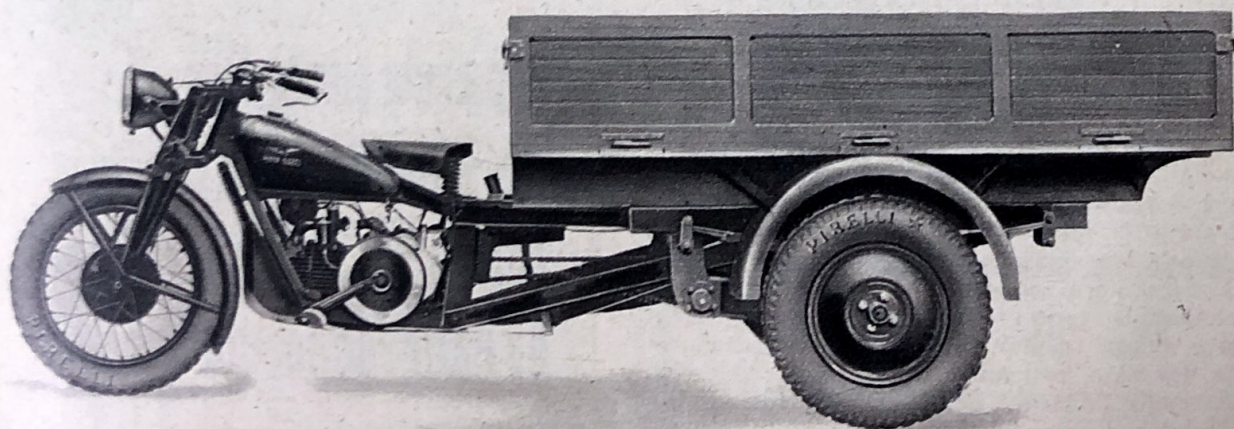
« A quanto mi risulta, nessuna casa italiana costruisce in serie biciclette provviste di portapacchi. Quando questo è incorporato al telaio e costruito con lo stesso materiale e dello stesso colore della bicicletta, non abbassa affatto il « tono » del velocipede, ma diventa un accessorio indispensabile. Inutile dire che il portapacchi deve essere applicato posteriormente, sia per lasciar completamente libero l'uso dello sterzo, sia per consentire l'uso del fanale nelle ore notturne. Avviene, invece, da noi, che il portapacchi, le poche volte che viene applicato, lo si colloca di solito anteriormente, sulla forcella e sul manubrio, con inconvenienti evidentissimi. Lo stesso dicasi circa l'uso, assai diffuso nelle campagne, di trasportare i bambini in cesti applicati anteriormente al veicolo. Quest'uso è diffusissimo in Belgio ed Olanda, ma il cesto è sempre applicato posteriormente alla sella sul portapacchi ».

Le suddette osservazioni sono veramente interessanti e meritano alcune parole di commento.

È cosa frequentissima e normale che si debba portare in bicicletta qualche pacco, oggetto, o cose simili. Un profano pensa certamente che esista qualche comodo sistema rispondente a questa necessità elementare: che la bicicletta sia, cioè, costantemente provvista di un adatto portapacchi, la cui utilità è evidente. Invece, avviene tutto il contrario, e non solo in Italia. Milioni e milioni di ciclisti si sobbarcano giornalmente al fastidio di tenere in mano, o sotto il braccio, un pacco o un oggetto, spesso con pregiudizio della sicurezza di guida, o di doverlo attaccare in qualche modo al manubrio. I motivi di questo stato di cose sono parecchi. Anzitutto, il portapacchi non è montato in serie sulle biciclette. Se queste, invece, lo portassero incorporato, ce ne serviremmo certamente. In secondo luogo, non si trovano in commercio tipi di portapacchi veramente comodi ed eleganti. Lo scarso uso che se ne fa non spinge certamente i costruttori a perfezionarlo; e così l'accessorio di cui ci occupiamo subisce le conseguenze di questo circolo vizioso. In terzo luogo, il ciclista è, in generale, contrario a montare dei portapacchi che « guastano la linea ». Ma, come ha osservato il Consocio, se si cominciasse a costruire portapacchi incorporati e finiti a regola d'arte, le cose migliorerebbero.

Abbiamo osservato che non siamo solo noi a servirci scarsamente di questo pratico accessorio: infatti, se diamo un'occhiata a quanto avviene in nazioni ciclisticamente progredite (ad esempio, l'Inghilterra, la Francia e la Germania), vediamo che anche là il portapacchi non viene montato in serie. È vero che i ciclisti ne fanno uso più frequente; ma i tipi sono generalmente da applicare di volta in volta, e quanto a linea e praticità non hanno nulla di eccezionale.

Tornando al portapacchi in Italia, pensiamo, per esprimere un voto non eccessivo, che le biciclette dovrebbero portare, fissati ai tubi posteriori, dei piccoli attacchi (come quelli per i parafanghi), per l'applicazione del portapacchi, il quale potrebbe in bel modo esser montato, mediante gallettini a mano, soltanto in caso di bisogno. Si deve convenire che, curandone la linea e verniciandolo dello stesso colore della bicicletta, questo accessorio non sarebbe antiestetico.

E. CAP.

VARIE

Il II Convegno Nazionale per il Gas Metano a Bologna.

Durante il periodo di svolgimento della XIII Fiera di Bologna avrà luogo a Palazzo D'Accursio il II Convegno Nazionale per il Gas Metano, con lo scopo di trattare il problema del metano dal punto di vista dell'orientamento prettamente autarchico assunto dall'economia italiana e di assicurare in pari tempo la più feconda collaborazione tra scienziati, tecnici e consumatori del prezioso, italianissimo prodotto.

I lavori del Convegno seguiranno nei giorni 25, 26 e 27 maggio, secondo il seguente programma:

Il metano e la sua applicazione chimico-industriale (Sorgenti naturali ed artificiali del metano per l'applicazione chimico-industriale – Utilizzazione chimica in atto del metano – Utilizzazione prevedibile del metano).

Il metano: ricerche, captazione (Problema geominerario del metano – Ricerca, captazione e produzione del metano naturale – Captazione e utilizzazione del metano di fognature).

Il metano: utilizzazione del metano come carburante (Utilizzazione del metano – quale carburante – nella trazione).

Il metano: distribuzione e utilizzazione del metano come combustibile (Distribuzione del metano – Utilizzazione termica del metano).

Il metano e la sua legislazione (Legislazione del metano – Questioni varie attinenti al metano).

La regione del Lago Tana in un'opera di Giotto Dainelli.

Tra le primissime iniziative rivolte alla conoscenza dell'Impero italiano in A.O., subito dopo la sua conquista, si ricorderà la Missione del Centro Studi per l'A.O.I. della R. Accademia d'Italia, guidata da S. E. Dainelli al Lago Tana nel 1937. Dopo le Relazioni Preliminari, pubblicate nel 1938, e mentre si vanno elaborando le varie relazioni, S. E. Dainelli offre, in un suo recente e lussuoso volume (G. Dainelli: *La regione del Lago Tana*, Mondadori, Milano, 1939-XVII, 118 pag., 128 tav. e 1 carta, legato in tela, L. 30), una limpida e sostanziosa descrizione del lago e della sua regione. Non si tratta di una pubblicazione scientifica densa di dati tecnici o statistici, bensì di un'agile descrizione sintetica della zona, vista nei suoi varî aspetti e presentata in forma attraente e accessibile al grande pubblico.

Delineata la storia geologica della regione, l'opera descrive il lago (che si è rivelato, per ampiezza, simile a un mare, ma non certo come il « Mar Profondo » degli Abissini); poi l'idrografia del suo bacino imbrifero, le condizioni climatiche, il paesaggio vegetale, la fauna delle sue acque e delle terre circostanti, le genti che ne popolano le rive e le loro attività e condizioni economiche. L'ultima parte, che tratta dei due maggiori centri abitati, Gondar e Debra Tabor, delle numerose chiese del Tana ricche di storia, delle tradizioni e leggende relative al lago e ai castelli di Gondar, è forse quella che tornerà più gradita al lettore medio. In queste limpide pagine rivive, infatti, la sua storia – non priva di fascino – questa regione che fu per secoli l'estremo baluardo e il cuore della stirpe Amara e dove rimangono rovine grandiose e pittoresche di un'epoca imperiale in cui l'Abissinia parve accostarsi alla civiltà europea. Il testo acquista vivacità e grazia da molte e spesso bellissime vedute riprodotte nell'Atlante di 128 tavole: paesaggi, animali, popolazioni, abitati, dipinti, chiese, castelli, ecc.

Il Lago Tana, benché mèta di varie missioni di studio promosse dai Governi del Sudan o della Gran Bretagna, era pur sempre assai imperfettamente conosciuto. Il merito di una metodica e completa esplorazione scientifica era riservato a una missione italiana. Il recente volume permette sin d'ora una sicura impostazione dei vari problemi che al Tana si collegano.

L'Annuario dell'Africa Italiana e delle Isole Italiane dell'Egeo.

L'Istituto Fascista dell'Africa Italiana ha pubblicato un'edizione profondamente rinnovata del suo *Annuario dell'Africa Italiana e delle Isole Italiane dell'Egeo*. Chiunque abbia seguito l'attività italiana nel campo degli studi coloniali conosce questo pregevole manuale, che è ora alla sua 13ª edizione. Si tratta, sostanzialmente, di una serie di monografie relative alla Libia, all'A.O.I. e alle Isole Italiane dell'Egeo. Ognuno dei territori suddetti è illustrato nei suoi vari aspetti in altrettanti capitoli: cenno storico-geografico, clima, popolazione, religione e lingue, archeologia, ordinamento amministrativo, giudiziario, militare, scolastico, ordinamento finanziario e sistema tributario, sanità pubblica, possibi-

lità del sottosuolo, miniere e industrie, agricoltura, fauna e patrimonio zootecnico, commercio, dogane, navigazione e porti, ferrovie e strade, servizi postali ed elettrici, notizie pratiche. La sezione dedicata all'A.O.I., completamente rifatta secondo gli ultimi dati e le più recenti informazioni, interessa maggiormente per il suo carattere di novità. Basti accennare che vi è esposta, tra l'altro, la costituzione amministrativa dei vari Governi in Commissariati, Residenze e Vice Residenze, con i nomi dei relativi titolari. Non ultimo pregio dell'opera è l'ampia e accurata bibliografia che fa seguito ai vari capitoli.

Il volume contiene inoltre notizie di indole statistica e pratica circa gli Stati e le Colonie dell'Africa e circa gli avvenimenti coloniali nel 1937. Segue l'elenco degli Uffici, Enti e Istituti che svolgono attività relative all'A.O.I. In appendice seguono varî studi originali, ad esempio, sull'agricoltura e la pastorizia nella Libia, la produzione delle sementi selezionate in A. O. I., le banane dell'A. O. I., l'Africa romana, la Mostra Augustea della Romanità, gli obelischi di Axum, la civiltà missionaria ecc. Chiude il volume un elenco di società, ditte ecc. della Libia, dell'A.O.I. e delle Isole Italiane dell'Egeo, distinte secondo l'attività commerciale o industriale svolta da ciascuna di esse.

L'Annuario (pagg. 1116-168) è in vendita a L. 20 presso la Sede Centrale dell'I.F.A.I. (Largo Brancaccio 82, Roma). Ai Soci dell'Istituto è concesso al prezzo ridotto di L. 10.

Atesia Augusta.

Col saluto augurale del Duce e sotto gli auspici del Ministero della Cultura Popolare ha iniziato le sue pubblicazioni, a Bolzano, *Atesia Augusta*, rassegna mensile dell'Alto Adige. Questo primo numero, ricco di scritti interessanti sui vari problemi storici, culturali, artistici ed economici, riguardanti la regione, dovuti alla penna di studiosi e di competenti, e adorni di illustrazioni suggestive, dà già una precisa idea di quello che sarà il carattere specifico della nuova rivista e della sua importanza nel quadro delle attività spirituali del Regime, e, sopra tutto, delle feconde iniziative, che, grazie al fervore e alla tenacia di S. E. Mastromattei, prefetto di Bolzano, hanno conferito un volto nuovo alla città e impresso un ritmo più intenso alla vita altoatesina.

Presentando la nuova rassegna, S. E. Mastromattei ne illustra il programma e gli scopi, strettamente connessi alla particolare funzione della provincia di confine, alle esigenze ed agli imperativi spirituali dell'Italia rigenerata e ritemprata dal Fascismo: facendo presente come sia destinata ad essere il fulcro ideale intorno al quale convergeranno tutte le iniziative, le volontà, le intelligenze, i cuori ansiosi di apportare il loro contributo all'opera di recupero dell'italianità e « alla grande battaglia politica e ideologica che il Duce comanda a difesa della civiltà ». *Atesia Augusta* si presenta, quindi, con un compito, che le richiamerà subito intorno la simpatia e il plauso di tutti gli Italiani; infatti, sin da questo primo numero, la rivista contiene le migliori premesse dell'efficacissima azione che intende svolgere in tutti i campi che interessano la vita e l'avvenire della regione atesina nella sua storica funzione di assertrice e divulgatrice d'italianità.

PROCURATE NUOVI ABBONATI A "LE VIE D'ITALIA"

TRA I LIBRI

Concessioni ai Soci.

UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA – *La marina italiana nella grande guerra*. Vol. IV: *La guerra al traffico marittimo. Le operazioni in Adriatico fino alla battaglia navale del 15 maggio 1917*, compilato dal Cap. di Vascello Luigi Castagna. Pag. 605, con 3 schizzi f. t. Ed. Vallecchi, Firenze 1938-XVII. L. 15. Ai Soci della C.T.I. e ai Militari delle Forze Armate L. 10, facendone richiesta con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

«L'ARTE», l'importante Rivista di Storia dell'Arte medievale e moderna, che da 42 anni si pubblicava a Torino, dallo scorso gennaio esce a Milano, sotto una nuova Amministrazione, ma sempre diretta da Adolfo Venturi e redatta da G. A. Dell'Acqua. L'abbonamento annuo costa L. 100 (L. 150 per l'Estero): ai Soci della C. T. I. l'Amministrazione del periodico (via Marcona 50, Milano) accorda lo sconto del venti per cento; il prezzo di abbonamento risulta, quindi, per essi, di L. 80 (Estero L. 120).

Appunti bibliografici.

AUGUSTO PEPE – *Campania*. Geografia fisica, amministrativa, topografia e storia della regione. Elenco dei Comuni di ciascuna Provincia. Pag. 78 con illustraz. Ed. Federico e Ardia, Napoli 1938-XVII. L. 4.

H. HUMMEL e W. SIEWERT – *Il Mediterraneo*. Pag. 349, con carte. Ed. Bompiani, Milano 1938-XVII. L. 15.

CHINO ERMACORA – *Il Friuli*. Itinerari e soste. Pag. 239, con numerose illustrazioni. A cura della Rivista «La Panarie», Udine 1938-XVII.

CESARE EMILIANI – *Filatelia*. Guida per giovani collezionisti. Pag. 72. Presso l'Autore (Via Albertazzi 29, Bologna) 1938-XVI. L. 6.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI – COMMISSARIATO PER LE MIGRAZIONI E LA COLONIZZAZIONE – *Le Migrazioni nel Regno e nell'Africa Italiana*. Anni 1937-XV-1938-XVI. Pag. 308. Tip. I. Failli, Roma 1938.

P. SEGNALI – *L'opera del Vanvitelli a Brescia*. Carteggio inedito tra gli architetti Luigi Vanvitelli e Abate Antonio Marchetti. Quaderni della Sezione bresciana della R. Deputazione di Storia Patria per la Lombardia. Pag. 47, con tav. f. t. Soc. Ed. «La Scuola», Brescia, 1938-XVII.

R. DEPUTAZIONE DI STORIA PATRIA PER L'EMILIA E LA ROMAGNA – SEZIONE DI FERRARA – *Diario di Ugo Caleffini* (1471-1494) a cura di GIUSEPPE PARDI. Serie: Monumenti. Vol. I, parte prima. Pag. 313. Tip. Sociale, Ferrara 1938-XVII.

MARIO FASSIO – *La predeterminazione e l'analisi dei costi di produzione*. Pag. 186. Ed. «Il Giornale dei Ragionieri», Torino 1939-XVII. L. 22.

CIRO POGGIALI – *Italia mineraria*. Pag. 294, con 24 tavole f. t. Ediz. «Roma». Roma 1938-XVII. L. 15.

ISTITUTO DI STUDI ROMANI – SEZIONE LOMBARDA – *Italia Romana. Lombardia romana*. Vol. II di MARIO BERTOLONE. Pag. 389 con illustraz. Casa Edit. Ceschina, Milano 1939-XVII. L. 60.

VITTORIO CODEVILLA – *Verso l'Impero e oltre*. Pag. 212. Casa Ed. Ceschina, Milano 1938-XVII. L. 12.

Museo di Milano – *Mostra commemorativa di Giuseppe Maggiolini*. Catalogo. Pag. 59 con 49 tav. f. t. Ed. Casa d'Arte « Ariel », Milano, 1938-XVII.

Beniamino Belloni – *La Rocca medievale di Urbisaglia Bonservizi*. Monografia pubblicata sotto gli auspici della Brigata degli Amici dell'Arte della prov. di Macerata. Pag. 22 con illustraz. Tip. Filelfo, Tolentino 1939-XVII.

E. Brizi-Orsenigo – *Il libro della massaia*. Pag. 128, con illustraz. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma 1939-XVII. L. 5.

Filippo Burzio – *Piemonte*. Pag. 212, con illustraz. di Marcello Boglione. Società Subalpina Editrice, Torino 1939-XVII. L. 35.

Almanacco Agrario Italiano 1939-XVII. Pag. 492, con illustraz. Casa Edit. Marzocco, Firenze 1939-XVII. L. 10.

Umberto Tavecchi – « *Diario dell'alpinista* ». Annuario ufficiale del Centro Alpinistico Italiano. 10ª Ediz. 1937-1938-XVI. Pag. 226. Tecnografia Editrice Tavecchi, Bergamo 1938-XVI. L. 10.

Emilio Conforti – *L'esportazione delle banane dalla Somalia Italiana dagli inizi ad oggi e suoi futuri sviluppi*. Pag. 66 con illustraz. Istituto Agricolo Coloniale Italiano, Firenze 1939-XVII.

Arte napoletana dell'Ottocento. Pag. 97, con illustraz. Pubblicato a cura del Banco di Napoli. Tip. F. Giannini & Figli, Napoli 1938-XVII.

Il Municipio di Camaiore per le fauste nozze Borbone di Parma Savoia. XV Gennaio 1939-XVII. Pag. 62, con illustraz. Ed. Pacini e Mariotti, Pisa 1939-XVII.

Tommaso Bruna – *Pascoli alpini ed incremento del patrimonio zootecnico in provincia di Torino*. N. 16 della Collana di Quaderni Agrari della Società Coltura Propaganda Agraria (via Mario Gioda 24), Torino 1938-XVII.

Texto-Atlas Geografico del Ecuador. Cartografia del prof. Juan Morale Ye. Pag. 116, con 30 carte. Guayaquil 1938.

Alfredo Michelagnoli – *Elementi di lingua anglosassone* Pag. 119. L. 6. – Carlo Boselli – *Spagna. Lingue, dialetti, folclore*. Pag. 179. L. 7. Edizioni « Le Lingue Estere », Milano (via C. Cantù, 2), 1939-XVII.

Ministero delle Corporazioni, Direzione Generale dell'Industria, Corpo Reale delle Miniere – *Relazione sul servizio minerario e statistica delle industrie estrattive in Italia nell'anno 1935, con riassunti statistici preliminari per l'anno 1936*. Pag. 356. Libreria dello Stato, Roma 1938-XVII.

Vittore Querel – *Palestina e Sionismo*. Pag. 189, con illustraz. Ed. Fratelli Bocca, Milano 1939-XVII. L. 15.

Ettore Anchieri – *Storia della politica inglese nel Sudan. (1882-1938)*. Pag. 222. Ed. Fratelli Bocca, Milano 1939-XVII. L. 14.

Renato Trevisani – *L'affrancamento degli schiavi nell'Impero Fascista*. Pag. 69. Soc. Ed. « Roma », Roma 1937-XV. L. 8.

Renato Trevisani – *Politica economica fascista in Africa Orientale Italiana*. Pag. 117. Soc. Ed. « Roma », Roma 1937-XV. L. 10.

Leo Gasperl – *Scuola di sci. Discesismo*. Pag. 160, con 77 fot. originali e una tavola f. t. di Carlo Mollino. Ed. U. Hoepli, Milano 1939-XVII. L. 12.

Onofrio Giovenco – *Collaudo di razza all'equatore termico*. Prefaz. del prof. dr. M. Giordano. Pag. 188 con illustraz. Libreria Agate, Palermo 1939-XVII. L. 20.

Giulio Moroni – *Le più antiche strade del territorio varesino*. Estratto dalla «Rassegna Storica del Seprio», vol. I, 1938. Pag. 30, con 1 carta f. t. Istituto Editoriale Cisalpino, Varese.

Sandro Strazza – *La Somalia nel quadro dell'Impero*. Pag. 42, con illustrazioni. Ed. «L'Italia d'Oltremare», Roma 1939-XVII. L. 5.

Codice Civile. Libro Primo. Illustrato con i lavori preparatori. Pag. 272. Tip. Camera dei Deputati - Casa Ed. C. Colombo, Roma 1939-XVII. L. 18.

Salvatore Spinelli – *L'ordinamento dei servizi sanitari e del personale sanitario degli ospedali*. N. 136 della «Raccolta Ostinelli». Pag. 349. Tip. Ed. Cesare Nani, Como 1939-XVII. L. 15.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,20**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,20**)
Soci Quinquennali	L. **110,20**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **160,20**)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. **500,—**)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. **600,—**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 marzo 1939-XVII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 marzo 1939 . .		N. **144.922**
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1939 alla stessa data		» **5.549**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1938	N. **258.034**	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 31 marzo 1939 . .	» **1.440**	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1939	» **9.364**	
		» **268.838**
		N. **419.309**
Presumibili rinnovi annuali già inscritti nel 1938 che non pagarono ancora la quota del 1939 e presumibili nuove inscrizioni . .		» **11.000**
Totale Soci . . .		N. **430.309**

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana.

Direttore: Sen. Carlo Bonardi
Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6